Pfandrecht an Eisenbahnen

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Hermann Eicher

Gerichtsassessor aus Kaiserslautern

Approbiert am 24. 6. 1938

1938

Buchdruckerei Richard Mayr, Würzburg

1938/210

Referent: Univ.-Professor Dr. Locher.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsübersicht.

Seite:

I. Allgemeine Grundgedanken über das Gesamtpfandrecht an Eisenbahnen. 1

II. Bahnpfandrechtliche Systeme im ausländischen Recht . . . 3
1. Ungarn 3
2. Schweiz 3
3. Tschechoslowakei 5
4. Frankreich 7
5. Belgien 8
6. England 8
7. Vereinigte Staaten von Amerika 9

III. Regelung des Eisenbahnpfandrechts in den deutschen Ländern . . 11
1. Österreich 11
2. Preußen 13
A. Allgemeines 13
B. Gesetzgeberische Grundgedanken und Grundzüge . . . 16
a) Begriff der Bahneinheit 17
b) Entstehen und Erlöschen der Bahneinheit 18
c) Umfang der Bahneinheit 18
d) Bahngrundbuch 20
e) Verfahren bei der Eintragung ins Bahngrundbuch . . 21
f) Rechtsverhältnisse der Bahneinheit 22
g) Zwangsvollstreckung 24
h) Zwangsliquidation 27
3. In den übrigen Ländern 28
4. Reichsrechtliche Ergänzungsregelungen 29

IV. Das Pfandrecht an der Deutschen Reichsbahn 31
1. Nach dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich 31
2. Verordnung über Errichtung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ 31
3. Reparationshypothek 33
4. Vorläufer der Reichsbahnhypothek 38
5. Die Reichsbahnhypothek 39
A. Rechtspolitischer Grundgedanke der Bestimmung des § 8 Abs. 5 RBahnGes. 41
a) Umfang der Hypothek 44
b) Höhe der Hypothek 46
c) Entstehung der Hypothek 48
d) Hypothekengläubiger 49
e) Inhalt und Verwirklichung der Hypothek 50
B. Schlußwort 54

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533921_0099

I.

Allgemeine Grundgedanken.

Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnunternehmungen unterstehen als Erwerbsgeschäfte in ihren Vermögensangelegenheiten grundsätzlich den Normen des Privatrechts. Die besondere Gestaltung dieses Privatrechts wird aber in hohem Maße von der durch das öffentliche Interesse bestimmten Eigenart der Eisenbahnen beeinflußt. Aus der Zweckbestimmung der Eisenbahnanlage für den öffentlichen Verkehr ergibt sich, daß sie dem Privatrechtsverkehr keineswegs unbeschränkt freigegeben sein kann. Es darf weder dem Unternehmer noch einem Dritten gestattet sein, die Betriebsfähigkeit und die Betriebssicherheit eines Eisenbahnunternehmens dadurch zu gefährden, daß er im Wege der privatrechtlichen Verfügung oder der Zwangsvollstrekkung einzelne dem Betriebe gewidmete Gegenstände ihrer Bestimmung entzieht. Daraus erhellt, daß die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes, insbesondere die Vorschriften über Verpfändung und Belastung, auf die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Eisenbahnunternehmungen nicht ohne weiteres Anwendung finden können. So ist beispielsweise für die Fahrbetriebsmittel der inländischen Eisenbahnen durch das Reichsgesetz vom 3. 5. 1886 (RGBl S. 131) ausdrücklich bestimmt, daß sie von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen der Pfändung nicht unterworfen sind. Die Bestellung einer Hypothek an den einzelnen, dem Bahneigentümer gehörigen Grundstücken ist nicht ausgeschlossen; sie ist aber mit Umständlichkeiten verknüpft, namentlich bei solchen Bahnen, die sich über mehrere Bezirke erstrecken, da es in diesem Falle nicht angängig ist, den ganzen Grundbesitz der Bahn auf ein Grundbuchblatt einzutragen. Die Möglichkeit einer Hypothekbestellung am Grundbesitz versagt vollständig, wenn eine Bahnanlage, wie dies bei Kleinbahnen nicht selten ist, nicht auf eigenen Grundstücken, sondern auf Landstraßen oder sonst auf fremdem Grund und Boden hergestellt ist. Die Verwirklichung eines allenfalls bestellten Pfandrechtes läßt aber erst recht die damit verbundenen Schwierigkeiten erkennen. Sie würde zu einer erheblichen Betriebsstörung, wenn nicht gar zur Stillegung der so betroffenen Bahn führen. Bahnanlage, Fahrzeuge und Betriebseinrichtungen bilden zusammen wirtschaftlich ein Ganzes und müssen, soll diese Einheit gesichert bleiben, auch rechtlich ein Ganzes bilden, das nicht willkürlich zersplittert werden darf. Dieses Gebilde bietet dann auch die Möglichkeit, die Interessen etwaiger Gläubiger dadurch

zu wahren, daß auf der Grundlage einer solchen Einheit Sicherheit für Forderungen gegen das Eisenbahnunternehmen geleistet werden kann.

Ohne besondere praktische Bedeutung bleibt im allgemeinen für reine Staatsbahnen als Staatsunternehmen die Errichtung einer solchen Einheit, da der Staat für die finanziellen Verpflichtungen seiner Eisenbahnen haftet, d. h. Staatsbahnverbindlichkeiten sind Staatsverbindlichkeiten. Eine Verpfändung seiner Eisenbahnen scheidet in der Regel aus, da der Staat „zahlungsfähig und ehrenhaft" ist. Indes hat man auch für die Staatsbahnen im Ausland verschiedentlich diese Einheit geschaffen und auch in Deutschland gewann sie zweimal Bedeutung.

Bei Privatbahnen und Kleinbahnen, insbesondere bei notleidenden, ist diese Einheit auch in Deutschland von erhöhter Wichtigkeit geworden. Diese auf der Zweckgebundenheit der einzelnen Gegenstände beruhende Einheit schuf auch zugleich die Grundlage, auf der allein ein Realkredit der Eisenbahnunternehmung gegründet werden kann, der dem wirtschaftlichen Wert eines solchen Unternehmens entspricht. Dem Unternehmer wird es dadurch erleichtert oder erst ermöglicht, die für die Herstellung und den Betrieb eines solchen Eisenbahnunternehmens erforderlichen Kapitalbeträge sich zu verschaffen und den Gläubigern erforderlichenfalls eine genügende Sicherheit für ihre Forderungen zu geben. Diese Ziele sind dadurch erreicht, daß die einem Bahnunternehmen gewidmeten Grundstücke und sonstigen Vermögensgegenstände zu einer Einheit zusammengefaßt werden. Diese Einheit wird wie eine selbständige, den Grundstücken gleichgestellte Berechtigung behandelt; sie kann zum Gegenstand von Veräußerungen und Belastungen gemacht werden[1]). Die Rechte des Eigentümers dieser Einheit sind indes nicht etwa so umfassend wie die eines Grundstückseigentümers. Der Bahneigentümer ist in seinen Eigentumsrechten beschränkt, insbesondere ist sein Verfügungsrecht teils durch öffentlich-rechtliche Bestimmungen, teils durch Konzessionsbedingungen modifiziert. Die Einheit bildet zugleich die Grundlage etwaiger Pfandbestellung. Damit ist den Gläubigern zumeist genügende Sicherheit geboten. Jedoch ist die Willkür der Gläubiger durch die zur Liquidation erforderlichen Voraussetzungen eingedämmt. Ihr Zugriff hängt von der Erfüllung jeweils bestimmter Voraussetzungen ab.

---

1) Vgl. BGB. §§ 1260—1271 (Das Pfandrecht an See- und Binnenschiffen) im Zusammenhang mit dem Gesetz über Schiffspfandbriefbanken vom 14. 8. 33, wonach der Schiffspark als Beleihungsgrundlage ausgestaltet ist.

II.

Bahnpfandrechtliche Systeme im ausländischen Recht.

Stärker und zum Teil früher als in Deutschland hatte sich das Bedürfnis einer gesetzlichen Regelung der oben angedeuteten Art in anderen Ländern fühlbar gemacht.

1. In Ungarn wurde bereits im Jahre 1868[1]) ein Gesetz über die Verpfändung einer Bahn erlassen. In diesem Gesetz wurde bestimmt: Das gesamte unbewegliche Vermögen der Eisenbahngesellschaften bildet in rechtlicher Beziehung eine Einheit und ist als solche in das Eisenbahngrundbuch des Landes, das von der Grundbuchbehörde zu Budapest zu führen ist, einzutragen. Nur diese Einheit kann als unteilbares Ganzes mit einem Pfandrecht belastet werden. Das hierfür vorgeschriebene, sehr umständliche Verfahren ist dann später durch Gesetz von 1881[1]) dem Verfahren, wie es in Österreich geregelt war, angenähert worden. Das Gesetz enthält keine besonderen Bestimmungen über das bewegliche Vermögen, insbesondere über die Betriebsmittel, ebensowenig wie über die Zwangsvollstreckung gegen Eisenbahnen.

2. In der Schweiz wurde am 24. 6. 1874 ein Bundesgesetz erlassen über die Verpfändung von Eisenbahnen, abgeändert durch Gesetz vom 20. 12. 1878 und Gesetz vom 25. 11. 1917[2]). Dieses Gesetz gestattet den Bahnunternehmern, die Bahn als Einheit den Gläubigern zu verpfänden. Eine Eisenbahnunternehmung kann nach Art. 9 des Gesetzes von 1917 das Pfandrecht sowohl für das ganze Netz als für die einzelnen Linien bestellen. Das Pfandrecht umfaßt

a) den Bahnkörper und die mit demselben zusammenhängenden Landparzellen mit Einschluß der Gebäude,
b) das gesamte zum Betrieb und zur Aufrechterhaltung der verpfändeten Linie gehörende Material.

Die Pfandgläubiger dürfen den Betrieb des Unternehmens nicht hemmen; sie haben keine Einsprachen wegen Veränderungen am Grundbesitz und Material. Das Pfandrecht ist auf den Bestand beschränkt, wie er zur Zeit der Liquidation vorhanden ist. Die Pfandgläubiger sind

---

1) Ungarischer Gesetzartikel I: 1868 und LXI: 1881. Vgl. auch Desider Markus: Ungarisches Verwaltungsrecht, in „Das öffentliche Recht der Gegenwart" Band XVI, Tübingen 1912.

2) Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen: Schweizer Bundesblatt Nr. 40 v. 3. X. 1917 S. 177 und Schweizer Gesetzsammlung Nr. 1 v. 9. 1. 1918 S. 19.

jedoch befugt, gegen den Verkauf des Unternehmens oder einzelner Teile, gegen die Veräußerung des Grundbesitzes oder des Betriebsmaterials, ebenso gegen Fusionen mit anderen Unternehmungen Einspruch zu erheben, wenn die Sicherung ihrer Forderung dadurch gefährdet werden sollte. Streitigkeiten darüber werden auf Klage vom Bundesgericht beurteilt. Zur Bestellung von Pfandrechten an Eisenbahnen ist die Bewilligung des Bundesrates erforderlich. Dieser macht die Bestellung im Bundesblatt bekannt und setzt für Erhebung von Einsprüchen eine Frist. Innerhalb 30 Tagen muß Klage beim Bundesgericht erhoben werden. Nach Ablauf der Frist wird Bewilligung erteilt, wenn nachgewiesen wird, daß die Pfandbestellung zur Sicherung bereits bestehender Schuldverpflichtungen oder zur Sicherheit für eine Anleihe dient, die zur Vollendung, Verbesserung oder Erweiterung des Unternehmens, zur Vermehrung des Betriebsmaterials, zur Abzahlung von Schulden oder zu einem anderen das Unternehmen fördernden Zweck verwandt werden soll. Die Bewilligung schließt, wenn es sich um Sicherstellung bereits bestehender Schuldverpflichtungen handelt, die endgültige und wenn es sich um eine erst aufzunehmende Anleihe handelt, die vorläufige Begründung des Pfandrechtes in sich. Im letzteren Fall wird das Pfandrecht durch die Einzahlung der Valuta endgültig. Über die Verpfändungen wird ein besonderes Pfandbuch geführt. In der Schweiz besteht kein besonderes Eisenbahngrundbuch, sondern ein für das ganze Gebiet einheitliches Pfandbuch zur Aufnahme sämtlicher Pfandrechte an Eisenbahnen. Durch Art. 944 des schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 19. 12. 1907 ist für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen ein besonderes Grundbuch vorbehalten. Alle bestehenden und alle neu bewilligten Pfandbestellungen sind nach dem Betrag der Forderungen, dem Rang und was sonst noch ausbedungen worden ist, einzutragen. Die Geltendmachung des Pfandrechtes bewirkt die Liquidation der Gesellschaft. Voraussetzung für die Eröffnung der Liquidation ist ein Antrag auf Geltendmachung des Pfandrechtes. Über diesen Antrag hat zunächst die Versammlung der Besitzer der Teilobligationen zu beschließen. Ist der Antrag gestellt, so hat das Bundesgericht die Liquidation der Gesellschaft anzuordnen, wenn diese nicht innerhalb einer vom Gericht gesetzten Frist die Gläubiger befriedigt hat. Das Gericht bestellt einen Masseverwalter und hat Vorsorge zu treffen, daß der Betrieb der Bahn nicht unterbrochen wird. Das Verfahren endet mit der Versteigerung der Bahn als eines einheitlichen Unternehmens. Angebote werden nur von solchen Personen und Gesellschaften angenommen, die sich vorher bei dem Bundesrat darüber ausgewiesen haben, daß sie nicht nur den Kaufpreis zu zahlen vermögen, sondern auch imstande sind, das Bahnunternehmen nach Maßgabe der Konzession weiter zu betreiben. Nur wenn bei einer zweiten Versteigerung kein genügendes Angebot gemacht wird, hat das Bundesgericht nach Anhörung des Bundesrates,

der Kantonsregierungen und der Gläubiger anderweitige sachgemäße Verfügungen zu treffen[3]).

3. In der Tschechoslowakei erging am 22. 8. 1930[4]) ein Gesetz betr. die Eisenbahnbücher und die erworbenen Pfandrechte. Darnach sind für Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr zu dienen haben und zu deren Herstellung das Enteignungsrecht zugestanden ist, Eisenbahnbücher anzulegen. Die nach den geltenden Bestimmungen über die Eisenbahnen auf dem Gebiet der tschechoslowakischen Republik bisher geführten Eisenbahnbücher sind als Eisenbahnbücher nach diesem Gesetz weiter zu führen. Das Eisenbahnbuch besteht aus den Eisenbahneinlagen und einer Urkundensammlung. In die Eisenbahneinlage sind alle im Eigentum einer Eisenbahnunternehmung stehenden und zum Betrieb der Bahn bestimmten Grundstücke einzutragen. Für jede Bahn bezw. für jeden Teil davon, der den Gläubigern gegenüber als Ganzes zu gelten hat, ist im Eisenbahnbuch eine Einlage zu errichten. Für Bahnen, die mit einem Teil ihrer Linien die Grenzen der tschechoslowakischen Republik überschreiten, sowie für fremde Bahnen, die sich mit einem Teil ihrer Linien in dieses Gebiet erstrecken, ist für den innerhalb dieses Gebietes gelegenen Teil eine Einlage zu eröffnen.

Die den Inhalt einer Einlage bildende Bahn ist als eine sogenannte „bücherliche Einheit" anzusehen. Diese Einheit umfaßt auch, ohne daß eine Eintragung in die Eisenbahnanlage besonders erfolgt, das gesamte Material und die sonstigen zur Unternehmung gehörenden Mobilien, die zu ihrer Herstellung und zu ihrem Betrieb dienen, einschließlich der mit der Unternehmung zusammenhängenden Rechte und Forderungen.

An Teilen der eine bücherliche Einheit bildenden Bahn können Pfandrechte nicht erworben werden. Dagegen hört eine Bahn deshalb nicht auf, eine bücherliche Einheit zu sein, weil hinsichtlich einzelner Bestandteile der Bahn ein geteiltes Eigentum oder ein Miteigentum oder weil an einzelnen Teilen andere die Ausübung des Eigentumsrechtes beschränkende Rechte, wie Grunddienstbarkeiten, Miet- und Pachtrechte mit der Wirkung dinglicher Rechte bestehen. Ebenso wird durch die Behandlung der Bahn als bücherliche Einheit nicht ausgeschlossen, daß ein Einlösungs- oder Heimfallrecht des Staates sich auf diesem Recht durch Gesetz oder Vertrag unterworfenen Objekte be-

3) Vgl. „Die Revision der Eisenbahngesetzgebung in der Schweiz", Dr. Haß, Generalsekretär der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern, in Ztg. des Vereins mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen Nr. 9/1938 S. 181.

4) Sammlung der Gesetze und Verordnungen des tschechoslowakischen Staates Jahrg. 1930 Nr. 132; vgl. auch Regierungs-V.O. vom 16. 1. 1931 betr. die Einrichtung, Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher (Sammlung der Gesetze usw. vom 10. 2. 31 S. 145 ff.) sowie Tsch. Eisenbahngesetz vom 20. 5. 1937, Sammlung der Gesetze und Verordnungen des tschechoslowakischen Staates, Jahrgang 1937 Nr. 86 S. 677 ff.

schränkt. Die Einlage des Eisenbahnbuches besteht aus dem Bahnbestandsblatt, dem Eigentumsblatt und dem Lastenblatt. Das Eigentumsrecht an einer Bahn kann nur für denjenigen eingetragen werden, der die Konzession für diese Bahn erlangt hat. Zur Anlegung und Führung des Eisenbahnbuches sind berufen:

1. Für Bahnen, die nicht die Grenzen eines Landes überschreiten, das Gericht, das zur Führung der Grundbücher über die Liegenschaften in dem Gerichtsbezirk zuständig ist, in dem sich der Sitz der Landesbehörde befindet.

2. Für Bahnen, die durch mehr als ein Land geführt werden, von den in diesen Ländern gem. Ziff. 1 zuständigen Gerichten dasjenige Gericht, bei dem die Unternehmung die Errichtung der Einlage beantragt oder, sofern die Einlage bereits errichtet ist, dasjenige, dem die Einlage auf Antrag der Unternehmung zur weiteren Führung übergeben worden ist. Die bei Ermittlung der Eisenbahngrundstücke festgestellten oder später mit Zustimmung der Staatseisenbahnverwaltung eingeräumten, einen Gegenstand der zweiten Abteilung des Lastenblattes bildenden Lasten und Rechte gehen dem Pfandrecht vor, das an der in eine Einlage des Eisenbahnbuches eingetragenen bücherlichen Einheit erworben wurde. Diesen Vorrang haben die bezeichneten Lasten und Rechte auch dann, wenn ihre Eintragung zur Zeit der Geltendmachung des Pfandrechts noch nicht erfolgt war.

Hat eine Bahnunternehmung auf Inhaber lautende oder durch Indossament übertragbare Teilschuldverschreibungen ausgegeben und darin oder in einer besonderen Urkunde zugesichert, daß das Stammvermögen oder die Erträgnisse ihres gesamten Vermögens oder doch ihres gesamten unbeweglichen Vermögens für die Einlösung oder Verzinsung hafte oder daß die Erträgnisse oder die von ihr garantierten Beträge zum Zwecke dieser Einlösung oder Verzinsung vorzugsweise verwendet werden sollen, so gebührt den Besitzern solcher Teilschuldverschreibungen (Eisenbahn-Prioritätsobligationen) das Pfandrecht hinsichtlich aller Immobilien, auf die sich die erteilte Zusicherung bezieht und die zur Zeit des Antrages auf bücherliche Eintragung des Pfandrechts sich im Besitz der Unternehmung befunden haben.

Eisenbahnprioritätsobligationen dürfen vor der Einverleibung des Pfandrechtes auf die zum Pfand bestimmte, den Gegenstand einer Einlage des Eisenbahnbuches bildende bücherliche Einheit nicht ausgegeben werden. Wenn zur Sicherstellung der Eisenbahnprioritätsobligationen nebst dieser bücherlichen Einheit auch andere unbewegliche Güter bestimmt sind, an denen ein Pfandrecht erworben werden kann, so muß das Pfandrecht auch auf diese Liegenschaften vor Ausgabe der Eisenbahnprioritätsobligationen eingetragen werden.

Mit diesem Gesetz vom 22. 8. 1930 ist das bis dahin geltende österreichische Gesetz vom 19. 5. 1874 außer Kraft getreten.

4. In Frankreich bilden die vom Staate erbauten oder konzessionierten Eisenbahnen nach Art. 1 des Gesetzes vom 15. 7. 1845 einschließlich der Bahnhöfe und anderer für den Betrieb erforderlicher Anstalten, jedoch ausschließlich des Betriebsmaterials eine rechtliche Einheit, insofern, als sie Teile des domaine public (partie de la grande voirie) werden und dadurch dem Privateigentum entzogen sind. Zum öffentlichen Eigentum gehören: Der Schienenweg, die Kunstbauten, Bahnhöfe, Signale, Weichen, Scheiben, Gebäude u. dgl.[5]). Für die Rechtsstellung des „öffentlichen Eigentums" gilt der Grundsatz, daß es unveräußerlich, unpfändbar und der gerichtlichen Beschlagnahme und Zwangsvollstreckung entrückt ist. Eingriffe in das öffentliche Eigentum werden als Übertretungen bestraft. Soweit es sich um Staatsbahnen handelt, können Gläubiger, selbst wenn sie im Besitz eines Vollstreckungstitels gegen den Staat sind, nicht zur Beschlagnahme und Pfändung schreiten. Die Staatsgüter sind absolut unanfechtbar. Sie sind alle unmittelbar oder mittelbar dem öffentlichen Dienst gewidmet. Sie können deshalb nicht durch private Besitzergreifung dieser Zweckbestimmung entzogen werden. Dies würde die öffentliche Verwaltung in Unordnung bringen. Gegen den Staat gibt es also keine Zwangsvollstreckung. Aus Idee und Aufbau des öffentlichen Verwaltungsrechtes in Frankreich ergibt sich sonach, daß für die Staatsbahnen eine Verpfändung oder hypothekarische Belastung nicht in Frage kommt. Der Idee des öffentlichen Dienstes, dem die Eisenbahnen gewidmet sind, würde eine solche Belastung mit privatrechtlichen Auswirkungen schroff widersprechen.

Bei den konzessionierten Eisenbahnen beurteilen sich die Rechte und Zugriffsmöglichkeiten der Gläubiger nach den Konzessionsurkunden (Pflichtenheften). Hiernach kann zu ihrer Befriedigung der Staat nur eine Sequestration der Bahn anordnen, d. h. er ernennt einen Leiter, der mit dem Material und dem Personal des Konzessionars die Betriebsführung der Eisenbahn fortsetzt.

Zwecks Feststellung der die Eisenbahnanlage bildenden Grundstücke sind die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, nach Vollendung der Bahn eine Aufzeichnung der zur Bahn gehörigen Grundstücke, ferner ein Verzeichnis der Bauwerke anzufertigen und eine beglaubigte Abschrift dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zur Aufbewahrung in seinem Archiv einzureichen. Spätere Erwerbungen, die wesentlicher Teil der Bahn werden, sind dem Verzeichnis und dem Plan sogleich nach dem Erwerb hinzuzufügen. Es bestehen aber weder Eisenbahnbücher noch Pfandbücher.

Auf Grund des Abkommens vom 31. 8. 1937 zwischen dem Minister

---

5) Vgl. Gaston Jèze: Das Verwaltungsrecht der französischen Republik, in „Das öffentliche Recht der Gegenwart" Band XXIII, Tübingen 1913.

für öffentliche Arbeiten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen[6]) sind die Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen, die Staatseisenbahnen und die größeren französischen Eisenbahngesellschaften zu einer nationalen Eisenbahngesellschaft zusammengeschlossen. Weder in dem Abkommen vom 31. 8. 1937, noch in der Regierungsverordnung vom gleichen Tage sind Bestimmungen über die Möglichkeit der hypothekarischen Belastung der Eisenbahnnetze enthalten. Zur Deckung der Ausgaben — Art. 31, 28 des Abkommens vom 31. 8. 1937 — können die nationale Gesellschaft und einige der in ihr zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften, gegebenenfalls auf Antrag des Finanzministers — Art. 29, 31 des Abkommens — Anleihen ausgeben. Nach Art. 33 des Abkommens und Art. 13 der V.O. vom 31. 8. 1937 genießen derartige Anleihen die Garantie des Staates. Hiernach sind besondere Schutzbestimmungen für Gläubiger, d. h. Bestimmungen über eine zusätzliche Sicherung von Gläubigeransprüchen offenbar für entbehrlich gehalten worden.

5. In Belgien verwaltet auf Grund des Gesetzes vom 23. 7. 1926 — Loi de 23 Juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges —[7]) eine nationale Gesellschaft die belgischen Eisenbahnen. Nach dem finanziellen Aufbau der Gesellschaft beläuft sich das Aktienkapital auf 11 Milliarden Franken, darunter sind 10 Millionen Franken Stammaktien zu 100 Fr., die der Staat in der Hand behalten hat, und 20 Millionen Vorzugsaktien zu 500 Fr., für die der Staat den Gewinnanteil (5%) gewährleistet. Das Statut der Gesellschaft kennt keine Möglichkeit, daß sie das Eisenbahnvermögen mit einem Pfandrecht zur Sicherung von Krediten belasten könnte. Es bestimmt im Art. 18, daß die Gesellschaft Anleihen nur aufnehmen kann, wenn sie durch ein Gesetz dazu ermächtigt ist.

6. In England ist nur für eine gewisse Publizität der Eisenbahnschulden gesorgt. Es ist den Eisenbahngesellschaften zur Pflicht gemacht, ein Verzeichnis ihrer Pfandverpflichtungen und Schuldverschreibungen führen zu lassen, das zugleich zur Aufnahme von Übertragungen der daran zustehenden Rechte bestimmt ist. Es kann von jedermann, der an einer solchen Pfand oder Schuldverschreibung ein Interesse hat, unentgeltlich eingesehen werden. Ferner ist ein Verzeichnis jener Anleihen, zu deren Aufnahme sie berechtigt sind, und der in Wirklichkeit aufgenommenen, einzureichen, das ebenfalls von jedermann eingesehen werden kann.

Liegenschaften, das feste und rollende Betriebsmaterial einer Eisenbahn können nicht verpfändet werden. Anders dagegen die Einnahmen aus dem Unternehmen[8]). Erlangt ein Gläubiger gegen eine Eisenbahn-

6) Journal Officiel de la République Française vom 1. 9. 1937 S. 10065 ff.; vgl. deutsche Übersetzung: „Archiv für Eisenbahnwesen" Jahrgang 1938, Heft 1.
7) Annales des Travaux Publics de Belgique 1926, S. 713.
8) Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 4. Band. S. 91.

gesellschaft ein auf Zahlung lautendes Urteil, so ist es in der Weise zu vollstrecken, daß ein Verwalter (reciever) bestellt wird, der die Bahn zu verwalten und aus ihren Einkünften die Gläubiger zu befriedigen hat, aber erst nachdem für die Betriebsausgaben und andere notwendige Aufwendungen genügend vorgesorgt ist. Wird über das Vermögen der Bahn der Konkurs eröffnet, so kann die Bahn verkauft werden. Diese Art der Sicherstellung der Gläubiger — im englischen Recht "floating charge" genannt — diente zum Vorbild bei der Schaffung der Reparationshypothek in Deutschland im Jahre 1923. Für das floating charge ist wesentlich, daß der Schuldner in den Grenzen einer ordnungsgemäßen Wirtschaft über die belasteten Vermögensstücke frei verfügen kann, daß aber von dem Augenblick der Pfandreife an diese Verfügungsfreiheit aufhört und das Gut nur noch der Befriedigung des Gläubigers dient. Im Grunde handelt es sich also nicht um ein Pfandrecht, sondern um ein Recht auf vorzugsweise Befriedigung. Denn es werden nicht die einzelnen zum Vermögen gehörenden Sachen von dem Pfand ergriffen, sondern mit der Veräußerung erlischt ohne weiteres auch die Pfandverhaftung, wie sie umgekehrt bei den vom Schuldner erworbenen Sachen von selbst entsteht. Von dem deutschen Pfandrecht ist also dieses "floating charge" wesentlich verschieden[9]).

7. In den Vereinigten Staaten von Amerika ist durch die einzelstaatlichen Gesetze die Verzeichnung der auf das gesamte Unternehmen (Grundstücke, Gebäude, Betriebsmaterial) gelegten Pfandrechte in dem Register des recorder of deeds in jedem Bezirk, in dem Vermögensstücke liegen, oder im Landesregister vorgeschrieben.

In keinem anderen Land war die einheitliche gesetzliche Normierung des Pfand- und Konkursrechts der Eisenbahnen durch das öffentliche Interesse in so hohem Maße geboten, wie in den Vereinigten Staaten. In den Jahren 1876—1911 sind 724 Bahnunternehmungen in Konkurs geraten mit einem Aktien- und Obligationenkapital im Betrage von 7 475 560 000 Dollar[10]). Im Jahre 1910 gerieten dann nur mehr 7 Bahnen und im Jahre 1911 nur mehr 5 Bahnen in Konkurs. Neuerdings, insbesondere im Jahre 1935 hat die Zahl der Eisenbahngesellschaften, die unter Zwangsverwaltung gestellt worden sind oder für die ein Treuhänder eingesetzt worden ist, in auffälliger Weise zugenommen. Bis Ende 1935 waren 93 Eisenbahngesellschaften in derartige Verwaltungen geraten, d. h. 27,8% der amerikanischen Eisenbahnen, an der Länge gemessen. Von diesen gehörten 33 zu den Eisenbahnen I. Klasse. Bei 25 von ihnen bestand diese Art der Verwaltung schon vor 1935. Die Gesamtlänge der Netze dieser 33 Gesellschaften betrug etwa über 100 000 km. Zu ihnen gehörten unter anderem die Chikago und Große West-Eisenbahn mit einer Netzlänge von 13 570 km und

9) Vgl. Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 2. Aufl. S. 123.
10) Archiv für Eisenbahnwesen Bd. 30, S. 788, 35, S. 480, 1069.

einem Anlagekapital von 508 Mio Dollar, die Chikago-Milwaukee-St. Paul und Pacifik Eisenbahn mit 17 910 km und 699 Mio Dollar, die Denver und Rio Grande West-Eisenbahn mit 4 160 km und 210 Mio Dollar und die New York, New Haven und Hartfort-Eisenbahn mit 3 340 km und 476 Mio Dollar, also lauter Eisenbahnen von Bedeutung[11]).

Der Zusammenbruch zahlreicher Bahngesellschaften in den früheren Jahrzehnten, die sich in neuester Zeit in so erschütternder Form wiederholt hat, hat aber die Union nicht veranlaßt, ein Bundesgesetz zu erlassen, obwohl die Verfassung der Union dem nicht entgegensteht. Die in den einzelnen Staaten erlassenen Gesetze beruhen auf derselben Grundlage des common law, sind aber in ihren Einzelheiten sehr verschieden ausgestaltet. Die Grundzüge dieser Gesetze sind etwa folgende: Die Eisenbahngesellschaften können das gesamte für das Unternehmen bestimmte Vermögen verpfänden. Doch muß das Pfandrecht in dem Distrikt, in dem die Vermögensgegenstände belegen sind, in das Register des recorder of deeds eingetragen werden. Nur in einigen Staaten (Illinois, Florida, Wiskonsin) genügt die Eintragung in ein vom Staatssekretariat zu führendes Landesregister. Kommt die Gesellschaft ihren Verpflichtungen gegen ihre Gläubiger nicht nach, so kann das Gericht auf Antrag eines derselben (meist aber nur nach Ablauf einer besonderen Frist) einen Verwalter — reciever — bestellen oder auch die bisherigen Direktionen oder andere Personen als "trustees" einsetzen. Große Schwierigkeiten entstehen, wenn, wie dies sehr häufig vorkommt, das Bahnunternehmen sich über mehrere Staaten erstreckt. Nur in wenigen Staaten ist der in einem anderen Staate bestellte reciever ermächtigt, die in ihrem Gebiet liegenden Strecken der Bahn zu verwalten. Werden trustees eingesetzt, so haben sie jährlich einmal die Gläubiger zu einer Versammlung einzuberufen. In einigen Staaten (Massachusetts, New Hampshire) hat die Gläubigerversammlung die trustees zu wählen. Der reciever wie die trustees haben das Unternehmen im Interesse der Gläubiger zu verwalten und sind berechtigt, das Unternehmen zu verkaufen und zwar entweder unter Aufrechterhaltung der Pfandrechte oder in der Art, daß die Pfandrechte durch den Verkauf untergehen. Doch kann dies letztere nur auf Grund eines Gerichtsbeschlusses und meist erst nach einer mehrjährigen Frist geschehen[12]).

---

11) „Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1935". Ztg. des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1936 Nr. 48 S. 692 bis 695.

12) Röll a. a. O., 4. Bd. S. 91. Vgl. auch: Freund Das öffentliche Recht der Vereinigten Staaten von Amerika, in „Das öffentliche Recht der Gegenwart" Band XII S. 257, Tübingen 1911.

III.

Regelung des Eisenbahnpfandrechts in den deutschen Ländern.

1. Österreich.

1. In Österreich war, wie in vielen anderen Staaten, die Krisis vom Jahre 1873, durch die zahlreiche in jenen Jahren gegründete Eisenbahngesellschaften in Not gerieten, der Anlaß zu umfassender Gesetzgebung. Diese Gesetze suchten in gleicher Weise das Interesse des öffentlichen Verkehrs, wie die Interessen der Eisenbahnen zu sichern; mit anderen Worten: Die Gesetzgebung mußte es ermöglichen, daß den Gläubigern eine dingliche Sicherheit gegeben werde, ohne dadurch das öffentliche Interesse an der Erhaltung und dem wirtschaftlichen Betrieb der Eisenbahnen zu beeinträchtigen. Zu diesem Zweck wurden die beiden im Zusammenhang stehenden Gesetze von 24. 4. und 19. 5. 1874 erlassen. Das Gesetz vom 19. 5. 1874[1]) wurde durch das Gesetz vom 23. 5. 1883 ergänzt. In dem Gesetz ist bestimmt, daß alle Eisenbahnen eines Kronlandes in das Eisenbahnbuch des Landes und wenn die Eisenbahn über mehrere Kronländer sich erstreckt, in das Eisenbahnbuch eines dieser Kronländer einzutragen sind. Durch die Eintragung werden sämtliche unbeweglichen Bestandteile der Bahn sowie das Betriebsmaterial zu einer rechtlichen Einheit verbunden. Sie bildet allen Gläubigern gegenüber eine Einheit und kann nur durch Eintragung auf dem Lastenblatt des Eisenbahnbuches verpfändet werden. Insbesondere ist eine Zwangsvollstreckung in einzelne zu dieser Einheit gehörende Gegenstände ausgeschlossen. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen darf erst erfolgen, nachdem für den Gesamtbetrag der Anleihe das Pfandrecht auf die Eisenbahneinheit in das Eisenbahnbuch eingetragen ist. Die Eisenbahngesellschaften, die vor Erlaß des Gesetzes Prioritätsobligationen ausgegeben hatten, wurden verpflichtet, für deren Gesamtbetrag ein Pfandrecht eintragen zu lassen. Das Gesetz vom 24. 4. 1874[22]) (ergänzt durch Gesetz vom 5. 12. 1877— Österr. Reichsgesetzblatt S. 223) ordnet an, daß in allen Fällen, in denen die Gesamtheit der Besitzer von Inhaberpapieren oder von durch

1) Gesetz betr. die Anlegung von Eisenbahnbüchern, die Wirkung der an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechte und die bücherliche Sicherung der Pfandrechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen. Österr. Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder v. 1874 S. 163—178.

2) Gesetz betr. die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Teilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Teilschuldverschreibungen eingeräumten Hypothekarrechte. Österr. Reichsgesetzbl. für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder v. 1874. S. 95—100.

Indossament übertragbaren Teilschuldverschreibungen einer gemeinsamen Vertretung bedarf, das Gericht einen Kurator zu bestellen hat. Nach dem Gesetz vom 5. 12. 1877 haben die Besitzer von Inhaberpapieren und indossablen Teilschuldverschreibungen auch Vertrauensmänner zu wählen, deren Gutachten der Kurator in allen Angelegenheiten, für die staatliche Genehmigung erforderlich ist (Aufnahme neuer Anleihen, Verkauf, Fusionen) einholen muß.

Das österreichische Eisenbahnbuchgesetz erstreckt seine Wirksamkeit auf alle Bahnen, die dem öffentlichen Verkehr zu dienen haben und zu deren Herstellung das Enteignungsrecht zugestanden wurde, sowie auch auf Staatsbahnen sowie Kleinbahnen, die diesen Voraussetzungen entsprechen. Zur Eintragung in das Eisenbahnbuch ist weiterhin erforderlich, daß eigene Grundstücke vorhanden sind; nicht genügen Benützungsrechte. Es sind aber alle im Eigentum der Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen, die dem Betrieb einer Bahn zu dienen haben. Dabei ist die Möglichkeit der Enteignung entscheidend; nicht einzutragen ist aber der sonstige Immobiliarbesitz, der vielmehr dem allgemeinen Grundbuch einzuverleiben ist. Die den Inhalt der Eisenbahneinlage bildende Bahn ist nämlich als eine „bücherliche Einheit" anzusehen, zu der nebst den Eisenbahngrundstücken auch das ganze im Besitze der Unternehmung befindliche Material gehört, das entweder 1. zur Herstellung oder Instandhaltung oder 2. zum Betriebe der Bahn bestimmt ist. Bei fremden Bahnen, die sich mit einem Teil ihrer Linie in das Geltungsgebiet des österreichischen Gesetzes erstrecken, ist das Betriebsmaterial nicht als zu der „bücherlichen Einheit" gehörig anzusehen, sofern nicht durch ein mit der betr. Regierung geschlossenes Übereinkommen etwas anderes festgesetzt worden ist.

Die bücherliche Einheit ist die äußere Erscheinungsform der Kreditgrundlage der Eisenbahnen, wenn auch in Wirklichkeit die Fundierung des Eisenbahnkredites nicht so sehr in den körperlichen, zur Eisenbahn gehörigen Gegenständen zu suchen ist, als in dem Unternehmen als wirtschaftlichem Ganzen mit allen seinen Rechten und Gewinnmöglichkeiten.

Ein wesentlicher Unterschied des österreichischen vom später dargelegten preußischen Eisenbahnbuchsystem über Bahneinheiten besteht darin, daß in Österreich alle Bahngrundstücke einzeln mit ihren Katasterbezeichnungen im Eisenbahnbuch und nur in dieses eingetragen werden, in den allgemeinen Grundbüchern aber nicht erscheinen bzw. aus diesen ausgeschieden werden[3]).

3) Das interessanteste Beispiel eines Pfand- und Hypothekarrechts an einer Eisenbahn bildet das zugunsten der Gesamtheit der Forderungen der Gläubiger der früheren österreichischen Südbahn-Gesellschaft (jetzt Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft) an der ehemaligen österreichischen Südbahn bestellte und im Eisenbahnbuch eingetragene Pfandrecht. Durch Art. 43 des Abkommens zwischen

2. Preußen.

A. Allgemeines.

Die rechtliche Regelung, die den Verhältnissen der Eisenbahnen zur Zeit ihrer Entstehung in Preußen zuteil wurde[4]), erfolgte im wesentlichen nur auf dem Boden des öffentlichen Rechts. Zunächst war das Verhältnis der Eisenbahn zum Staate zu ordnen. Dem Staat mußte die Einflußnahme auf den Betrieb gesichert werden, die es ihm ermöglichte, die Interessen der Öffentlichkeit in ausreichendem Maße zur Geltung zu bringen. Die Erkenntnis, daß die besonders geartete Natur der Eisenbahnen in vielfacher Richtung auch eine von den geltenden Privatrechtsnormen abweichende Ordnung ihrer privatrechtlichen Verhältnisse erfordere, setzte sich nur langsam durch. Es vergingen Jahrzehnte seit Eröffnung der ersten Eisenbahnen, bis sich die Überzeugung Bahn brach, daß die dinglichen Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen eine besondere Gestaltung erforderten, insbesondere, daß eine Form zur Verpfändung des Gesamtwertes eines Bahnunternehmens geschaffen werden müsse. Daß man lange Zeit mit einer Gesetzgebung auskommen konnte, welche diese rechtlichen Folgerungen noch nicht gezogen hatte, war der im Ganzen gesunden Entwicklung der Eisenbahnen in Preußen zu verdanken. Dort wurden in den ersten Jahrzehnten nur lebenskräftige Eisenbahnunternehmungen ins Leben gerufen. Diese bedurften der Grundlage der rechtswirksamen Verpfän-

---

Österreich, Ungarn, Italien und Jugoslawien und der Südbahngesellschaft unter Beitritt des Komitees, das die Besitzer der von dieser Gesellschaft ausgegebenen Obligationen vertritt, über die administrative und technische Reorganisation des Netzes der Südbahn-Gesellschaft vom 29. 3. 1923 (Österr. Bundesgesetzblatt Nr. 546 vom 6. 10. 1923 S. 1761 ff.) ist jedes Netz der Gesellschaft mit seinem Zubehör und den diesem Netz zugehörenden Fahrbetriebsmitteln zur Sicherstellung der entsprechenden Quote der Forderungen der Gesamtheit der Obligationäre mit folgenden Pfand- und Hypothekarrechten belastet:

a) Das in Jugoslawien gelegene Netz mit einem Pfand- und Hypothekarrecht für eine Forderung bis zur Höhe von 118 237 641.30 Goldfranken.

b) Das in Österreich gelegene Netz, das in Ungarn gelegene Netz und das in Italien gelegene Netz mit einem simultanen Pfand- und Hypothekarrecht für eine Forderung bis zur Höhe von 352 828 658.70 Goldfranken.

Das Komitee der Obligationäre ist als Vertretung der Gesamtheit der Obligationenbesitzer befugt, in deren Namen die vorstehend begründeten Pfand- und Hypothekarrechte unter folgenden Bedingungen auszuüben:

Falls einer der vertragschließenden Teile zu einem Fälligkeitstermin die Beträge, für die er dem Obligationenfonds haftbar ist, nicht bezahlen sollte, muß das Komitee der Obligationäre zunächst diesen Staat formell zur Zahlung auffordern.

Wenn trotz dieser Aufforderung die Zahlung nicht binnen einer Frist von 15 Tagen erfolgt, kann das Komitee die erwähnten Pfand- und Hypothekarrechte unmittelbar ausüben.

Die vertragschließenden Staaten haben die Gültigkeit der durch das vorliegende Abkommen begründeten Pfand- und Hypothekarrechte anerkannt und bestätigt.

4) Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. 11. 1838 (G.S. S. 505).

dung ihres Unternehmens nicht, um sich den notwendigen Kredit zu verschaffen. Auch der Regelung der Zwangsvollstreckung in Bahnanlage und Betriebsapparat, die den Betrieb hätte gefährden oder stören können, bedurfte es nicht, da Zwangsvollstreckungen noch nicht vorkamen. Erst im 8. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, dessen Beginn eine wilde Spekulation auch in Eisenbahnunternehmungen zu verzeichnen hat, trat in dieser Beziehung eine Änderung ein. Eine große Anzahl von Eisenbahnunternehmungen geriet in Not. Der Erlaß von Normen, die eine rechtswirksame Verpfändung von Eisenbahnen und eine Zwangsvollstreckung in diese ermöglichte, wurde dringend.

Zunächst erschien es geboten, diese Verhältnisse reichsgesetzlich zu regeln. Auf Grund eines im Jahre 1877 von einer größeren Anzahl Abgeordneter gestellten Antrages[5]) wurde am 3. 4. 1879 der Entwurf eines Gesetzes betr. das Pfandrecht an Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben dem Reichstag zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorgelegt. Dieser Entwurf blieb damals unerledigt, wurde aber am 27. 2. 1880 nochmals vorgelegt. Er war nunmehr von einer besonderen Kommission vorberaten und dem Reichstag zur Annahme empfohlen. Wegen Schlusses der Session kam er nicht mehr ins Plenum. Die Notwendigkeit einer reichsgesetzlichen Regelung dieser Sache wurde in der Begründung zum Entwurf vom Jahr 1880 überzeugend nachgewiesen. In dieser Begründung heißt es:

„Wenn man den einzelnen Landesgesetzgebungen die Regelung des Eisenbahnkreditrechtes überließe, müßte gerade der innige Zusammenhang der neuen Bestimmungen mit den verschiedenen Rechtssystemen einen durchaus abweichenden Ausbau des Eisenbahnrechts herbeiführen, der doch in verhältnismäßig kurzer Zeit einer einheitlichen Umgestaltung Platz zu machen hätte. Die praktischen Mißstände, welche eine auch nur zeitweise Verschiedenheit der gesetzlichen Regelung mit sich führen müßte, liegen auf der Hand. Die Eisenbahnprioritätsobligationen haben nicht einen auf das einzelne Land, in welchem sie ausgegeben sind, beschränkten Markt. Dieser erstreckt sich vielmehr durch das ganze Reich. Und ebenso geht ein großer Teil der deutschen Eisenbahnen über das Gebiet eines einzelnen deutschen Staates hinaus; sie verbinden und durchschneiden verschiedene Landesgebiete. Die dinglichen Belastungen können aber bei einem Teile derselben Bahn innerhalb des Reichs nicht anderen Regeln unterstellt werden, als bei einem anderen. Noch größere Unzulänglichkeiten würde eine Verschiedenheit des Rechts für das Betriebsmaterial der Bahnen ergeben. In Gemäßheit des Art. 42 der Reichsverfassung werden die deutschen Bahnen als ein einheitliches Netz verwaltet. In Zusammenhang hiermit steht die Leichtigkeit des Überganges der Gegenstände des rollenden Betriebsmaterials von einer Bahn auf die andere. Eine landesgesetz-

5) Drucksache Nr. 133 von 1877.

liche Vorschrift, welche das Betriebsmaterial einer Eisenbahn dem Immobiliarvermögen zurechnete und besondere Vorschriften über Zwangsvollstreckung gäbe, würde in ihrer Wirksamkeit zunächst auf das Landesgebiet beschränkt sein. Und ob sie das rollende Betriebsmaterial über die Grenzen begleiten würde, ist sehr zu bezweifeln. Jedenfalls würden Verwirrungen und Verwicklungen der mannigfachsten Art mit Notwendigkeit entstehen. Der Rechtszustand würde bedenklicher werden, als bei dem gegenwärtigen Mangel gesetzlicher Bestimmungen."

Dieses Bedenken gegen eine landesgesetzliche Regelung hatte für Privateisenbahnen in Folge des Reichsgesetzes vom 3. 5. 1886 (RGBl S. 131), das die Pfändung der Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen in allen Bundesstaaten untersagte, an Bedeutung verloren. Für Kleinbahnen war es nicht schwerwiegend, da diese seltener die Grenze eines Landes überschreiten.

Auch im Schrifttum hatte man sich für die Notwendigkeit einer reichsgesetzlichen Regelung der Frage ausgesprochen[6]).

Trotz alledem fand eine Wiedervorlage des Entwurfes von 1879/80 im Reichstag nicht mehr statt, weil die zu dieser Zeit in Preußen eingeleitete Verstaatlichung des weitaus größten Teiles der Privateisenbahnen das Interesse dieses Staates an einem derartigen Gesetz sehr abschwächte und auch von den übrigen Bundesstaaten kein erheblicher Wert auf das Zustandekommen eines solchen gelegt wurde. Es empfahl sich auch damals nicht, da der Abschluß der Vorarbeiten für ein Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch in nicht allzu ferner Zeit in Aussicht stand, mit einer reichsgesetzlichen Regelung der Materie des Pfandrechts an Eisenbahnen vorzugehen. Solange ein einheitliches Immobiliarrecht für das Deutsche Reich nicht bestand, konnte ein Reichsgesetz nur die Grundzüge für die Gestaltung der Rechtsverhältnisse an Bahnen aufstellen und es mußte der Landesgesetzgebung überlassen bleiben, die Grundzüge unter Anpassung an das für Grundstücke geltende Landesrecht näher auszuführen. Eine wirkliche Rechtseinheit konnte also durch ein Reichsgesetz vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht erzielt werden.

Die Frage Reichsgesetz oder Landesgesetz ist hier deshalb so eingehend behandelt worden, weil gerade heute wieder die Gesetzgebung daran ist, wie später noch dargestellt werden wird, dieses von einigen Ländern gesetzlich geregelte Rechtsgebiet reichsgesetzlich einheitlich zu ordnen.

---

6) A. Hilfe im Archiv für öffentliches Recht Bd. X, 1 1884 S. 85; vgl. ferner Zeitschrift für das ges. Lokal- und Straßenbahnwesen, Jahrgang 12, 1892, S. 120.

B. Gesetzgeberische Grundgedanken und Grundzüge.

Der Mangel einer gesetzlichen Regelung dieser Materie machte sich in Preußen seit Bestehen des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. 7. 1892 (G.S. S. 225) in so empfindlicher Weise fühlbar, daß eine alsbaldige Abhilfe dringend nötig war. Gerade Kleinbahnen, die wegen ihrer meist geringen Ausdehnung und Bedeutung nur in engeren Kreisen bekannt waren und deren Kreditbedarf fast nie so hoch war, daß er die Ausgabe von Teilschuldverschreibungen auf den Inhaber gerechtfertigt hätte, waren im Gegensatz zu großen Eisenbahnen auf die Beschaffung des notwendigen Kredits gegen pfandrechtliche Sicherheit angewiesen. Wenn man die Entwicklung des Kleinbahnwesens, für das durch das Gesetz vom 28. 7. 1892 nur die öffentlich-rechtliche Grundlage geschaffen worden war, fördern wollte, was insbesondere im Interesse der Landwirtschaft angezeigt war, so mußte man dafür sorgen, daß die rechtswirksame Verpfändung dieser Bahnen durch ein Gesetz ermöglicht werde. Auch für die neuen Privateisenbahnen, die seit dem Jahre 1880 in großer Zahl entstanden und die sich in ähnlicher Lage befanden, wie die Kleinbahnen, war der Erlaß eines Gesetzes über das Bahnpfandrecht notwendig. Die Staatsregierung in Preußen entschloß sich daher, die erforderliche gesetzliche Regelung für Privateisenbahnen und Kleinbahnen im Wege der Landesgesetzgebung vorzunehmen. Am 27. 2. 1894 wurde der Entwurf eines Gesetzes betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben dem Herrenhause vorgelegt[7]) und von diesem zur Vorberatung an eine Kommission verwiesen. Bedenken verschiedener Art in der Kommission brachten verschiedene Änderungen des Entwurfes. Am 13. 3. 1895 wurde der neue Entwurf wiederum dem Herrenhaus vorgelegt und von diesem erneut einer besonderen Kommission überwiesen. Am 3. 4. 1895 nahm das Herrenhaus auf mündlichen Bericht dieser Kommission den Entwurf en bloc an[8]). Das Abgeordnetenhaus überwies die Vorlage einer Kommission. Diese empfahl mit schriftlichem Bericht dem Abgeordnetenhaus die Annahme. Das Abgeordnetenhaus erteilte dem Entwurf am 28. 6. 1895 in 2. Lesung und am 1. 7. 1895 in 3. Lesung seine Zustimmung. Das Herrenhaus nahm den Entwurf mit den von dem Abgeordnetenhaus vorgenommenen Änderungen am 6. 7. 1895 an. In dieser Gestalt wurde er als Gesetz betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben vom 19. 8. 1895 (Ges.Sammlung S. 499) veröffentlicht.

Das Gesetz ist auch durch die neuere Reichsgesetzgebung nicht berührt worden. Insbesondere brachte Art. 112 des EGBGB einen Vorbehalt zugunsten der Landesgesetzgebung auf diesem Gebiet. Zur Er-

7) Drucksache des Herrenhauses Session 94 Anl. 32.
8) Drucksache HH 95 Anl. 25; Sten.Ber.HH 95 S. 29/30; 177/178.

reichung dieses Zweckes ist auch im § 871 ZPO eine einschlägige Bestimmung getroffen und der Vorbehalt des Art. 112 bewirkt auch einen solchen für die Grundbuchordnung (§ 117 (83)) und für die Zwangsversteigerung (§ 2 des EG zum Gesetz über die Zwangsversteigerung). Nur insoweit das Gesetz auf Vorschriften verweist, die durch die Reichsgesetze außer Kraft gesetzt worden sind, traten an deren Stelle die entsprechenden Vorschriften der neuen Reichsgesetze (EGBGB Art. 4, Grundbuchordnung § 117, § 2 EG zum Gesetz über die Zwangsversteigerung).

Um die praktische Handhabung des Gesetzes zu erleichtern, war daher eine Revision des Gesetzes von 1895 und eine Anpassung seiner Bestimmungen an das neue Reichsrecht erforderlich. Dies geschah in dem Gesetz vom 11. 6. 1902. Auf Grund des Art. 2 des Gesetzes haben der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Justizminister den Text des Gesetzes neu gefaßt und mit der Überschrift „Gesetz über die Bahneinheiten" in der Bekanntmachung vom 8. 7. 1902 in der Gesetzessammlung (S. 237) veröffentlicht (B.E.G.).

Die Geltung des Gesetzes ist auf Privateisenbahnen, die unter das Eisenbahngesetz von 1838 fallen, d. h. die ministeriell konzessioniert sind, und auf Kleinbahnen mit Betriebspflicht beschränkt. Ausgenommen waren also nach dem Gesetz die dem Preußischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehörigen Eisenbahnen, die Staats- und Reichseisenbahnen. Nach den Motiven (S. 7 Ent. 94 S. 24) lag ein Anlaß, auch diese Bahnen den Vorschriften des Gesetzes zu unterstellen, nicht vor, da man ihre Veräußerung nicht beabsichtigte. Für Bahnen, die nur zum Teil innerhalb des preußischen Gebietes liegen, gilt das Gesetz, sofern nicht durch Staatsvertrag das Gesetz auch auf die außerpreußische Strecke ausgedehnt ist, nur für die im preußischen Gebiet befindlichen Bestandteile.

a) Begriff der Bahneinheit.

Jede dieser Bahnen bildet mit den dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerten eine Einheit (§ 1 B.E.G.). Damit wurde durch gesetzliche Bestimmung ein neues Rechtsobjekt geschaffen. Es soll einerseits öffentlich-rechtlich und im öffentlichen Verkehrsinteresse ein einheitliches, untrennbares und daher in seinen einzelnen Teilen während der Betriebsdauer den Verfügungen des Unternehmers wie Dritter entzogenes Ganzes darstellen, andererseits privatrechtlich als Ganzes ein geeigneter Gegenstand der Veräußerung, Belastung und Zwangsvollstreckung sein[9]).

Jedes Bahnunternehmen, für das eine besondere Genehmigung erteilt ist, ist als eine selbständige Bahneinheit anzusehen. Eine Ausnahme besteht von dieser Regel. Ist eine Privatbahn nach den Bestim-

9) Eger: Ges. über die Bahneinheiten § 1 Anm. 4.

mungen der für sie erteilten Genehmigung einheitlich mit einer bereits bestehenden Privateisenbahn (Stammbahn) zu betreiben, so bilden beide Bahnen eine einzige Bahneinheit, d. h. alle dinglichen Wirkungen, die die eine Bahn betreffen, bestehen auch für die andere (§ 2 Abs. 1 B.E.G.).

Die Berechtigung zur Verfügung über die Bahn und der Umfang des Verfügungsrechtes ist durch die gesetzlichen Vorschriften und den Inhalt der Genehmigung beschränkt. Niemand kann sich auf § 892 BGB berufen (§ 2 Abs. 2 B.E.G.).

b) Entstehung und Erlöschen der Bahneinheit.

Die Bahneinheit entsteht mit Genehmigung der Betriebseröffnung auf der ganzen Bahnstrecke. Um den Unternehmern schon vor der Betriebseröffnung der Bahn die Möglichkeit zu geben, die Bahn zu verpfänden, ist vom Gesetz bestimmt, daß die Bahneinheit auch schon mit der Eintragung ins Bahngrundbuch entsteht. Entsprechend diesen Entstehungszeitpunkten sind die Zeitpunkte bestimmt, mit denen diese Bahneinheit aufhört, d. h. ihren rechtlichen Bestand als solche einbüßt. Der eine Zeitpunkt ist derjenige, mit dem die Genehmigung für das Unternehmen erlischt. Der andere Zeitpunkt des Aufhörens der Bahneinheit fällt zusammen mit der Schließung des Bahngrundbuchblattes nach Erlöschen der Genehmigung, wenn die Bahn im Bahngrundbuch eingetragen ist (§ 3 B.E.G.). Die letztere Regelung dient den Interessen der Bahnpfandgläubiger; denn diese müßten sich zur Befriedigung ihrer eingetragenen Rechte für den Fall, daß die Bahneinheit mit dem Erlöschen der Genehmigung aufhören würde, an die einzelnen Gegenstände des Bahnunternehmens halten.

c) Umfang der Bahneinheit.

Zur Bahneinheit gehört der gesamte unbewegliche und bewegliche Betriebsapparat. Alle Gegenstände, die zur Erfüllung der Zwecke eines Bahnunternehmens dienen, bilden also in ihrer Gesamtheit die Bahneinheit. Das Gesetz (§ 4) teilt diese Gegenstände in drei Gruppen:

1. Die dem Bahnunternehmen gewidmeten Grundstücke mit den darauf errichteten Bauten. Ist die Bahn nicht ins Bahngrundbuch eingetragen, dann gelten nur die Grundstücke als Teile der Bahneinheit, die mit dem Bahnkörper zusammenhängen oder deren Widmung für das Bahnunternehmen sonst äußerlich erkennbar ist. Ist die Bahn eingetragen, dann gehören zur Bahneinheit alle auf dem Titel des Bahngrundbuchblattes verzeichneten Grundstücke.

Ferner umfaßt die Bahneinheit die für das Bahnunternehmen dauernd eingeräumten Rechte an fremden Grundstücken.

2. Die zum Betrieb und zur Verwaltung der Bahn erforderlichen Fonds, die Kassenbestände der laufenden Verwaltung, die aus dem

Betrieb erwachsenen Forderungen, die Ansprüche des Bahnunternehmens aus Zusicherungen Dritter, sog. Subventionen.

3. Die dem Bahnunternehmen gehörigen, beweglichen körperlichen Sachen, die zur Herstellung, Erhaltung und Erneuerung der Bahn, Bahngebäude oder zum Betrieb des Bahnunternehmens dienen. Voraussetzung für die Zugehörigkeit der letztgenannten Gegenstände zur Bahneinheit ist es, daß diese im Eigentum des Unternehmers stehen.

Für den Gläubiger eines Bahnunternehmens liegt dessen Bedeutung weniger in der Gesamtheit der Bahnbestandteile, als vielmehr in dem Ertrag, der aus dem Betrieb des Unternehmens herausgewirtschaftet wird. Die Interessen der Bahngläubiger bleiben auch dann noch gewahrt, wenn der Bahneigentümer über Bestandteile der Bahneinheit verfügt, sofern dabei nur vorgesorgt ist, daß durch solche Verfügungen die Fortdauer des Betriebes nicht gefährdet und damit die Grundlage des Kredits gestört wird.

Der Umfang, in dem eine Beschränkung der Verfügungsbefugnis des Bahnunternehmens Platz greift, ist bei den einzelnen Bestandteilen der Bahneinheit verschieden.

Die Veräußerung beweglicher Sachen, die naturnotwendig vielfach einem Wechsel unterliegen, ist nur dann wirksam, wenn diese gleichzeitig aus dem Betrieb ausscheiden. Weitere Beschränkungen sind dagegen bei den Grundstücken geboten und durchführbar. Zwar ist auch hier nicht jede Veräußerung, Verpfändung oder sonstige Belastung ausgeschlossen. Eine solche Verfügung über Grundstücke ist aber während der Betriebsdauer nur dann statthaft, wenn nach der Bescheinigung der Bahnaufsichtsbehörde die Betriebsfähigkeit des Unternehmens dadurch nicht beeinträchtigt wird (§ 5 B.E.G.). Nach dem Erlöschen der Genehmigung sind Veräußerungen und Belastungen einzelner zur Bahneinheit gehöriger Grundstücke ohne die Unschädlichkeitsbescheinigung möglich. Um jedoch damit die Bahnpfandgläubiger nicht zu benachteiligen, sind ihnen gegenüber solche Verfügungen nach dem Erlöschen der Genehmigung unwirksam.

Befinden sich Grundstücke im Eigentum dritter Personen oder haben dritte Personen dingliche Rechte an ihnen (Grundgerechtigkeiten), so können auch diese Rechte bis zum Erlöschen der Genehmigung nur mit der Unschädlichkeitsbescheinigung der Aufsichtsbehörde verfolgt werden. Wird aber die Bescheinigung versagt, so kann der Berechtigte sein Recht aufgeben und dafür von dem Eigentümer der Bahn nach den Grundsätzen über Entschädigung bei der Enteignung eine Entschädigung fordern (§ 6 B.E.G.).

Auch die Rechte an fremden Grundstücken, die für das Bahnunternehmen eingeräumt sind, dienen dem Interesse des Betriebes. Sowohl für die Veräußerung und Belastung solcher Rechte an Grundstücken, wie die Verfolgung dinglicher Rechte an diesen Rechten ist die Unschädlichkeitsbescheinigung der Bahnaufsichtsbehörde notwendig (§ 7 B.E.G.).

d) Bahngrundbuch.

Das ganze Bahnunternehmen ist sonach gesetzlich zu einer im wesentlichen für die Betriebsdauer untrennbaren Einheit erklärt. Diese Einheit gilt als unbewegliche Sache; es finden deshalb auf ihre Veräußerung und Verpfändung die sich auf Grundstücke beziehenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, auf die Zwangsvollstreckung in die Einheit die Vorschriften der Reichsgesetze, sowie die zu ihrer Ausführung und Ergänzung dienenden Landesgesetze über die Zwangsvollstreckung in Grundstücke entsprechende Anwendung. Um die Veräußerung, Verpfändung oder Zwangsvollstreckung für Dritte erkennbar zu machen, ist die Einschreibung in ein öffentliches Buch notwendig. Unzulänglich wäre dabei die Eintragung in die zur Beurkundung der Rechtsverhältnisse der einzelnen Grundstücke dienenden Grundbücher. Die Eintragungen, die die Bahneinheit als solche betreffen, müssen vielmehr zweckmäßig und notwendig in besondere öffentliche, nur für die Eintragung der Rechtsverhältnisse der Bahneinheit selbst bestimmte Bücher, die Bahngrundbücher, erfolgen (§ 8 B.E.G.). Der Zweck des Bahngrundbuches ist verschieden von dem Zweck des für Grundstücke bestehenden Grundbuches. Das Grundbuch hat die gesamten Eigentumsverhältnisse des Grundstücks ersichtlich zu halten, sowie die dinglichen Rechte am Grundstück erkennbar zu machen. Die Eigentumsverhältnisse der Bahneinheit sind dagegen durch die Genehmigung hinreichend festgestellt. Lediglich für die dinglichen Belastungen der Bahneinheit sowie für den Erwerb bzw. die Veräußerung derselben ist die Eintragung in das Bahngrundbuch erforderlich.

Da aber nicht jeder Bahnunternehmer von den Vorteilen des Gesetzes Gebrauch macht, indem er die Bahn im Ganzen veräußert oder mit Pfandrechten belastet, ist die Eintragung dieser Bahn in das Bahngrundbuch nicht von Amtswegen vorgeschrieben. Vielmehr tritt die Eintragung nur auf Antrag ein und es ist daher der freien Entschließung des Bahneigentümers überlassen, jederzeit einen solchen Antrag zu stellen. Ausnahmsweise muß der Antrag der Staatsaufsichtsbehörde von Amtwegen und auch gegen den Willen des Bahneigentümers die Eintragung zugelassen werden, wenn es sich um eine Zwangsvollstrekkung in die Bahn handelt. Das Bahngrundbuch soll aber nicht zugleich Grundbuch für die einzelnen zum Unternehmen gehörigen Grundstücke sein. Die Grundbücher dieser Grundstücke werden vielmehr fortgeführt. Zur Verhütung unzulässiger Verfügungen wird aber in diesen die Zugehörigkeit zur Bahneinheit vermerkt.

Zuständig zur Führung des Bahngrundbuches ist das Amtsgericht, in dessen Bezirk die Hauptverwaltung des Bahnunternehmens ihren Sitz hat. Erstreckt sich das Bahnunternehmen über mehrere Amtsgerichtsbezirke, so erfolgt die Eintragung doch nur in dies eine Bahngrundbuch.

e) Verfahren bei der Eintragung ins Bahngrundbuch.

Auf das Verfahren bei Führung der Bahngrundbücher finden die Vorschriften der Grundbuchordnung sowie die zu ihrer Ausführung und Ergänzung dienenden Vorschriften entsprechende Anwendung (§ 9 B.E.G.).

In den Titeln ist in ähnlicher Weise, wie das bei den Bergwerken in § 9 der preuß. Grundbuchordnung vorgeschrieben war, eine Beschreibung des Bahnunternehmens aufzunehmen. Für diese Beschreibung ist verfügt (§ 11 B.E.G.), daß sie sowohl den Anfangs- und Endpunkt der Bahn, den übrigen wesentlichen Inhalt der Genehmigung sowie eine etwaige Begrenzung der Zeitdauer für das Bahnunternehmen enthalten soll. Mit der Beschreibung des Bahnunternehmens sind diejenigen Angaben zu verbinden, die geeignet sind, einen Anhalt für die Beurteilung des Wertes des Unternehmens zu liefern:

1. Die Länge der auf eigenem und der auf fremdem Grund und Boden liegenden Bahnstrecken.
2. Die katastermäßige Bezeichnung derjenigen zur Bahneinheit gehörigen Grundstücke, deren Widmung für das Bahnunternehmen weder aus ihrem Zusammenhang mit dem Bahnkörper noch sonst äußerlich erkennbar ist.
3. Die zur Bahneinheit gehörigen Fonds.
4. Die Bestimmungen über das Anteilsverhältnis an denjenigen Gegenständen, die mehreren Bahnunternehmungen gewidmet sind.

Es ist dann noch, wiederum um die Beurteilung der Kreditwürdigkeit des Unternehmens zu erleichtern, zwingend vorgeschrieben (§ 11 Abs. 3 B.E.G.), daß zu den neben dem Grundbuch geführten Grundakten folgende Angaben aufzunehmen sind:

a) Der Betrag des zur Anlage und Ausrüstung der Bahn verwendeten Kapitals (Baukapitals).

b) Der Betrag der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben eines jeden Geschäftsjahres.

Der Eigentümer des Bahnunternehmens kann die Eintragung der Bahn in das Bahngrundbuch beantragen. Dieser Antrag ist mit den entsprechenden Unterlagen an die Bahnaufsichtsbehörde zu richten, die das zuständige Amtsgericht um die Eintragung zu ersuchen hat (§8 B.E.G.).

Die Bahnaufsichtsbehörde hat auch von dem Erlöschen der Genehmigung dem Amtsgericht Kenntnis zu geben (§ 14 B.E.G.). Voraussetzung für diese Verpflichtung der Bahnaufsichtsbehörde ist, daß ein Bahngrundbuchblatt angelegt ist. Besteht ein solches nicht, so hört die Bahneinheit mit dem Erlöschen der Genehmigung ohne weitere Tätigkeit der Aufsichtsbehörde auf. Bestand aber ein Bahngrundbuchblatt, so kann dieses nur geschlossen werden, wenn keine Bahnpfandschulden eingetragen sind. Sind solche eingetragen, so besteht die Bahneinheit

noch fort. Aber das Erlöschen der Genehmigung bringt doch eine wesentliche Änderung der Bedeutung der Bahneinheit mit sich. Während bis dahin für die Bahngläubiger der Wert der Bahneinheit in dem Ertrag des Unternehmens lag, beschränkt er sich jetzt auf die vorhandenen Bestandteile der Bahneinheit. Diese dürfen nun nicht mehr wechseln oder verändert werden. Verfügungen des Bahneigentümers über einzelne Bestandteile sind den Bahnpfandgläubigern gegenüber unwirksam. Die Änderung dieser Rechtslage ist daher im Bahngrundbuch durch Eintragung erkennbar zu machen. Das Erlöschen der Genehmigung ist ferner öffentlich bekannt zu machen, um den Gläubigern Gelegenheit zu geben, ihre Rechte an den Bestandteilen zur Geltung zu bringen. Die Zeit, in der die Bahnpfandgläubiger ihre Rechte ausüben können, mußte begrenzt werden. Die Bahneinheit besteht solange fort, bis nach billigem Ermessen die Gläubiger nach Bekanntgabe des Erlöschens der Genehmigung ihre Rechte an den Bestandteilen der Bahneinheit geltend gemacht haben können. Diese Geltendmachung der Pfandrechte geschieht im Wege der Zwangsliquidation. Um den Beginn des Verfahrens nicht dem Belieben der Gläubiger zu überlassen, ist eine Frist von 6 Monaten nach der Bekanntmachung des Erlöschens der Genehmigung zur Stellung des Antrages auf Einleitung der Liquidation gesetzt (§ 14 Satz 4 B.E.G.).

Die für die einzelnen zur Bahneinheit gehörigen Grundstücke bestehenden Grundbücher und sonstigen gerichtlichen Bücher werden fortgeführt. In diesen muß jedoch ersichtlich gemacht werden, daß sie zur Bahneinheit gehören. Dies geschieht durch Eintragung eines Vermerkes (§ 15 Abs. 1 B.E.G.). Der Vermerk der Zugehörigkeit zur Bahneinheit muß solange eingetragen bleiben, als die Bahneinheit besteht. Er stellt eine Art von Sperrvermerk dar und ist von wesentlicher Bedeutung. Während der Betriebsfähigkeit des Unternehmens ist dadurch eine Veräußerung oder Belastung des Grundstückes oder eine Zwangsvollstreckung in dasselbe nur insoweit zulässig, als die Verfügung mit der Betriebsfähigkeit vereinbar ist. Nach dem Erlöschen der Genehmigung ist durch den Vermerk zum Ausdruck gebracht, daß das Grundstück in Folge seiner Zugehörigkeit zur Bahneinheit den an dieser bestehenden Pfandrechten unterworfen ist.

f) Rechtsverhältnisse der Bahneinheit.

Für die Rechtsverhältnisse der Bahneinheiten ist der leitende Grundsatz ausgesprochen, daß für die Bahneinheit die sich auf Grundstücke beziehenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches gelten, soweit sich nicht aus dem Bahneinheitengesetz etwas anderes ergibt (§ 16 Abs. 1 B.E.G.).

Die Bahneinheit ist begrifflich als eine dem Erbbaurecht oder Bergwerkseigentum analoge, mit Liegenschaftscharakter versehene, den

Grundstücken gleichgestellte Berechtigung gedacht. Darin ist der Grund zu sehen, weshalb die für Grundstücke gegebenen Bestimmungen des materiellen Rechts auch zur Anwendung auf Bahneinheiten für geeignet erachtet worden sind, obwohl doch die Bahneinheit sich aus unbeweglichen und beweglichen Sachen zusammensetzt.

Auch für die materielle Regelung des Eisenbahnpfandrechtes gelten die für die dinglichen Rechtsverhältnisse der Grundstücke erlassenen Vorschriften (§ 16 Abs. 2 B.E.G.). Doch bedingt die eigenartige Natur der Eisenbahneinheit gerade für Eisenbahnpfandschulden einige Besonderheiten, die zunächst die Voraussetzungen der Eintragung betreffen. Nur durch Einigung und Eintragung in das Bahngrundbuch entsteht, wie sich aus § 873 BGB ergibt, der auf Bahneinheiten Anwendung findet, die Bahnpfandschuld. Der die Eintragung Bewilligende muß in dem Augenblick, in dem die Eintragung geschieht, als der Eigentümer im Bahngrundbuch eingetragen sein (§ 39 GBO). Die Eintragung einer Hypothek, Grund- oder Rentenschuld an einer Privateisenbahn bedarf der ministeriellen Genehmigung.

Auch für die Hypothek für Teilschuldverschreibungen auf den Inhaber an einer Bahneinheit sind besondere Bestimmungen getroffen (§ 18 B.E.G.). Auf diese Hypothek finden grundsätzlich in formell- und materiellrechtlicher Beziehung die Vorschriften der Grundbuchordnung und des Bürgerlichen Gesetzbuches über Grundstücke Anwendung. Die eigenartige Beschaffenheit der Bahneinheit bedingt auch hier einige Abweichungen.

Da die Anlage und der Betrieb einer Bahn hohe Anleihen erfordert, reicht die Kraft eines einzelnen Geldgebers nicht aus, die Mittel aufzubringen, zumal dieser nicht gern Vermögen in einem einzigen Unternehmen anlegt. Es wird daher durch Ausgabe von Teilschuldverschreibungen auf den Inhaber das notwendige Kapital beschafft. Ihre dingliche Sicherstellung richtet sich nach den formell- und materiellrechtlichen Vorschriften des Liegenschaftrechtes, sowie den allgemeinen Vorschriften des Reichsgesetzes betr. die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen vom 4. 12. 1899. Die Ausstellung von Urkunden über die Eintragung in Form von Hypothekenbriefen oder von Zweigurkunden darüber oder ein Vermerk der Eintragung auf die Teilschuldverschreibungen wäre zu umständlich und würde störend auf die Umlauffähigkeit der Inhaberpapiere wirken. Um aber die dingliche Sicherstellung der Teilschuldverschreibungen und damit ihren höheren Wert bekannt zu machen, ist die öffentliche Bekanntmachung der Eintragung vorgeschrieben (§ 18 Ziffer 3 B.E.G.). Diese Vorschrift gilt nur für Hypotheken, nicht auch für Grund- und Rentenschulden. Die öffentliche Bekanntmachung verleiht dem Inhaberpapier alle die rechtlichen Wirkungen, die mit der Pfandurkunde bestimmungsmäßig verbunden sind, da die öffentliche Bekanntmachung die Ausstellung von Hypothekenbriefen ersetzt.

Nach dem Erlöschen der Genehmigung besteht die Bahneinheit nicht mehr aus dem betriebsfähigen Unternehmen mit seinen wechselnden Bestandteilen, sondern, wie eingangs erwähnt, nurmehr aus den Bestandteilen, die im Zeitpunkt des Erlöschens der Genehmigung vorhanden waren. Nur aus diesen Bestandteilen können die Bahnpfandgläubiger Befriedigung suchen. Nach dem Erlöschen der Genehmigung kann der Bahneigentümer, ohne den Nachweis der Unschädlichkeit für den Betrieb durch die Aufsichtsbehörde bringen zu müssen, die einzelnen Bestandteile der Bahneinheit veräußern oder verpfänden. Damit würde er die Rechte der Bahnpfandgläubiger aufs schwerste beeinträchtigen und gefährden können. Um dies zu verhüten, ist bestimmt (§ 19 B.E.G.), daß, sofern nach dem Erlöschen der Genehmigung die Bahneinheit fortbesteht, Verfügungen des Bahneigentümers über einzelne Bestandteile der Bahneinheit bis zur Schließung des Bahngrundbuchblattes, also bis zum Aufhören der Bahneinheit, den Bahnpfandgläubigern gegenüber unwirksam sind. Den Bahnpfandgläubigern steht also bis zur Schließung des Bahngrundbuches gegen Dritte, die durch eine derartige Verfügung des Bahneigentümers Rechte an einzelnen Bestandteilen erworben haben, ein Anfechtungsanspruch in dem Sinn zu, daß sie auf Grund der Vorschrift des § 19 B.E.G. Rückgängigmachung der ihrem Recht entgegenstehenden Verfügung und Wiederherstellung des früheren Rechtszustandes fordern können.

Um indessen auch der Tendenz des bürgerlichen Rechts wie des Grundbuchrechts, den Erwerb in gutem Glauben und insbesondere im Vertrauen auf den öffentlichen Glauben des Grundbuchs und Bahngrundbuchs zu schützen, im Bahneinheitengesetz zu folgen, ist vorgeschrieben (§ 19 B.E.G.), daß die Vorschriften zugunsten gutgläubiger Erwerber, die Rechte von einem Nichtberechtigten herleiten, insbesondere die Vorschriften über den öffentlichen Glauben des Grundbuches auf die Verfügungen des Bahneigentümers nach dem Erlöschen der Genehmigung entsprechende Anwendung finden.

Das Recht der Bahnpfandgläubiger, die Unwirksamkeit einer Verfügung des Bahneigentümers geltend zu machen, erlischt mit der Schließung des Bahngrundbuchblattes.

g) Zwangsvollstreckung.

Auf die Zwangsvollstreckung in die Bahneinheit finden die Vorschriften der Reichsgesetze, sowie die zur Ausführung und Ergänzung erlassenen Landesgesetze über die Zwangsvollstreckung in Grundstücke nach Maßgabe der im Bahneinheitengesetz bestimmten Abweichungen entsprechende Anwendung (§ 20 B.E.G.). Es war eine zwangsläufige Folge der Anwendung der Normen der Liegenschafts- und Grundbuchgesetzgebung auf die Rechtsverhältnisse der Bahneinheit, daß auch die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung in

das unbewegliche Vermögen mit den durch die Eigenart des Gegenstandes gebotenen Änderungen und Ergänzungen auf die Zwangsvollstreckung in die Bahneinheit Anwendung finden. Im Bahneinheitengesetz wird also die Zwangsvollstreckung nur insoweit geregelt, als es die besondere Natur der Bahneinheit erfordert. Im übrigen gelten ergänzend die in den betreffenden Reichs- und Landesgesetzen gegebenen Vorschriften.

Da die Anlegung eines Bahngrundbuchblattes nicht zwingend vorgeschrieben ist, ist eine besondere Regelung für den Fall notwendig, daß eine Zwangsvollstreckung in eine nicht im Bahngrundbuch eingetragene Bahn erfolgen soll. Ist also zur Zeit des Antrages auf Eintragung einer Sicherungshypothek für die Forderung eines Gläubigers die Bahneinheit in dem Bahngrundbuch nicht eingetragen, so ist das Amtsgericht, bei dem der Antrag auf Eintragung ordnungsgemäß gestellt wurde, verpflichtet, diesen Antrag der Bahnaufsichtsbehörde mitzuteilen (§ 21 B.E.G.). Die Bahnaufsichtsbehörde hat hierauf von Amtswegen das Amtsgericht um Anlegung des Bahngrundbuchblattes zu ersuchen. Ist das Ersuchen der Aufsichtsbehörde gestellt, dann muß das Grundbuchamt das Grundbuchblatt anlegen und zugleich die beantragte Eintragung der Sicherungshypothek vornehmen. Die Rangordnung mehrerer einzutragender Forderungen bestimmt sich nach der Zeit des Einganges des Antrages. Für den Rang entscheidet also die Priorität des Einganges des Antrages.

Für die Reihenfolge und den Umfang der aus der Bahneinheit zu befriedigenden Ansprüche gelten die Vorschriften des § 10 des Reichsgesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung und die Art. 1—3 des Ausf.Ges. vom 23. 9. 1899 (§ 26 B.E.G.).

Die Bahneinheit wird immer als Ganzes versteigert. Da der Ersteher der Bahneinheit im Zwangsversteigerungsverfahren zum Betrieb der Bahn noch der staatlichen Verleihung des Betriebsrechtes bedarf, muß vor der Versteigerung Klarheit über die vom Staate aufgestellten Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung bestehen. Zu diesem Zweck ist vor Feststellung der Versteigerungsbedingungen die Bahnaufsichtsbehörde zu hören (§ 30 B.E.G.).

Auch für die Zwangsverwaltung der Bahneinheit ergeben sich aus ihrer besonderen Rechtsnatur mehrere Abweichungen von den nach § 20 BEG zur Anwendung kommenden Vorschriften. Die Zwangsverwaltung soll nicht eingeleitet werden, wenn zu befürchten ist, daß nicht einmal die durch die Zwangsverwaltung entstehenden Kosten gedeckt werden. Mit dem Antrag auf Zwangsverwaltung ist daher von dem Antragsteller eine Erklärung der Bahnaufsichtsbehörde, die allein die in Frage stehenden Verhältnisse beurteilen kann, beizubringen, daß die Einkünfte aus der Zwangsverwaltung den Kosten des Verfahrens mit Einschluß der Ausgaben und Ansprüche aus der Verwaltung voraussichtlich entsprechen werden. Oder es ist eine nach den Erklärungen

der Bahnaufsichtsbehörde voraussichtlich hierzu ausreichende Deckung zu gewähren (§ 33 B.E.G.).

Wird über das Vermögen des Bahneigentümers das Konkursverfahren eröffnet, dann wären nach der K.O. (§§ 4, 47, 126) nur die absonderungsberechtigten Gläubiger und der Konkursverwalter zum Antrag auf Zwangsverwaltung berechtigt. Würde aber von keinem dieser Antragsberechtigten ein solcher Antrag gestellt, dann ginge, da mit der Konkurseröffnung nicht ohne weiteres die Genehmigung zum Bahnbetrieb erlischt, die Verwaltung der Bahneinheit vom Bahnunternehmer auf den Konkursverwalter über ohne Rücksicht darauf, ob dieser die dazu notwendigen Eigenschaften besäße. Um dem zu begegnen, ist der Bahnaufsichtsbehörde die Möglichkeit gegeben (§ 34 B.E.G.), beim Konkurs des Bahneigentümers den Antrag auf Einleitung der Zwangsverwaltung zu stellen. Die Bahnaufsichtsbehörde ist dabei verpflichtet, zu prüfen, ob die Einkünfte aus der Zwangsverwaltung den Kosten des Verfahrens mit Einschluß der Ausgaben und Ansprüche aus der Verwaltung voraussichtlich entsprechen; der Antrag darf nur gestellt werden, wenn diese Prüfung die voraussichtliche Deckung ergibt.

Nach den §§ 150, 153, 154 Z.V.G. ist nach Anordnung der Zwangsverwaltung durch das Vollstreckungsgericht ein geeigneter Verwalter zu bestimmen und die gesamte Geschäftsführung des Zwangsverwalters durch das Vollstreckungsgericht zu beaufsichtigen. Da für die Regelung der Zwangsverwaltung das Vollstreckungsgericht nicht die geeignete Behörde darstellt, ist die Bestellung des Zwangsverwalters und die Beaufsichtigung seiner Geschäftsführung der Bahnaufsichtsbehörde zugewiesen (§ 35 B.E.G.).

Das Reichsgesetz vom 3. 5. 1886 (RGBl. S. 131) bestimmt im übrigen ergänzend, daß Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, die Personen oder Güter im öffentlichen Verkehr befördern, von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen der Pfändung nicht unterworfen sind. Dieses Reichsgesetz erstreckt sich aber nur auf die Eisenbahnen im engeren Sinne, die dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3. 11. 1838 unterstehen, nicht auf Kleinbahnen. Das Gesetz bezieht sich auch nur auf das sog. rollende Betriebsmaterial, nicht auf die übrigen Bestandteile der Bahneinheit. Die Zwangsvollstreckung in die Fahrbetriebsmittel der Kleinbahnen, sowie in alle übrigen Bestandteile sowohl der Privateisenbahnen wie Kleinbahnen ist, wie bereits ausgeführt, nur dann möglich, wenn die Bahnaufsichtsbehörde bescheinigt, daß die Vollstreckung mit dem Betriebe des Bahnunternehmens vereinbar ist. Während also die Pfändung von Fahrbetriebsmitteln nach dem Gesetz vom 3. 5. 1886 absolut unzulässig ist, ist nach dem Bahneinheitengesetz die Möglichkeit der Pfändung bedingt.

h) Zwangsliquidation.

Nach dem Erlöschen der Genehmigung besteht die Bahneinheit nur noch im Interesse der Bahnpfandgläubiger fort. Auch dann ist die Zwangsvollstreckung in die zur Bahneinheit gehörigen Gegenstände bis zur Schließung des Bahngrundbuches grundsätzlich verboten. In dieser Zeit kann nur ein Gläubiger, der auf Grund eines den Bahnpfandgläubigern gegenüber wirksamen Rechts Befriedigung aus den Gegenständen zu suchen berechtigt ist, die Zwangsvollstreckung betreiben.

Um nach dem Erlöschen der Genehmigung zu verhindern, daß die Bahnpfandgläubiger einzeln Befriedigung aus den Bestandteilen der Bahneinheit suchen, was einen unverhältnismäßig hohen Aufwand von Zeit und Kosten erfordern und auch oft nicht zu einer gerechten Lösung führen würde, ist in dem Bahneinheitengesetz ein gemeinschaftliches Zwangsliquidationsverfahren vorgesehen (§§ 40—53 B.E.G.). Dieses Verfahren hat manche Berührungspunkte mit dem Konkursverfahren. Ähnlich wie dort ist die Verfolgung des Pfandrechts durch einzelne Bahnpfandgläubiger ausgeschlossen. Die Verwertung der Bestandteile der Bahneinheit sowie die Verteilung des Erlöses ist für sämtliche Bahnpfandgläubiger einheitlich geregelt.

Die Eröffnung des Verfahrens ist erst möglich nach dem Erlöschen der Genehmigung für das Bahnunternehmen; eine weitere Voraussetzung ist, daß überhaupt Bahnpfandschulden im Bahngrundbuche eingetragen sind. Zur Stellung des Antrags auf Eröffnung ist jeder Bahnpfandgläubiger, der Bahneigentümer und, wenn über dessen Vermögen der Konkurs eröffnet ist, der Konkursverwalter berechtigt. Der Antrag ist an das Amtsgericht, bei dem das Bahngrundbuch geführt wird, zu richten.

Der Eröffnungsbeschluß ist öffentlich bekannt zu machen. Die Wirkung des bekanntgemachten Eröffnungsbeschlusses auf die Rechte der Bahnpfandgläubiger besteht darin, daß bis zur Beendigung der Zwangsliquidation die einzelnen Bahnpfandgläubiger ihre Rechte nicht selbständig geltend machen können. Dieses Verbot beschränkt sich jedoch auf die einzelnen Bahnpfandgläubiger; nicht davon betroffen werden die anderen Gläubiger. Doch diesen ist die Möglichkeit ihrer Befriedigung sehr beschränkt und die Erhaltung der Bestandteile für die Bahnpfandgläubiger daher nicht gefährdet.

Mit der Eröffnung der Liquidation erfolgt durch das Gericht zugleich die Ernennung des Liquidators. Das Gericht beruft ferner eine Versammlung der Bahnpfandgläubiger ein, die die Aufgabe hat, einen Ausschuß zu wählen.

Die Aufgaben und Befugnisse des Liquidators bestehen in der Verwertung aller Bestandteile der Bahneinheit und in der Verteilung des Erlöses. Der Zweck der Liquidation macht es notwendig, daß der Liqui-

dator in der Veräußerung der Liquidationsgegenstände freie Hand hat und das Besitz- und Verfügungsrecht sich bei ihm vereinigen. Lediglich in wichtigeren Fällen muß der Liquidator dem Gläubigerausschuß von der beabsichtigten Maßregel Mitteilung machen. Grundstücke sind in der Regel nur in den Formen der Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung zu veräußern (§ 46 B.E.G.).

Wiederum in Anlehnung an die Grundsätze der Konkursordnung ist das Verteilungsverfahren außergerichtlich. Der Liquidator bedarf zur Verteilung lediglich der Genehmigung des Gläubigerausschusses. Die Verteilung an die Bahnpfandgläubiger erfolgt auf Grund des Bahngrundbuchs nach der Reihenfolge ihrer Eintragungen (§ 48 B.E.G.).

Die Beendigung des Zwangsliquidationsverfahrens kann auf zweifache Weise erfolgen: entweder nach gänzlicher Durchführung durch Aufhebung oder mit außergewöhnlicher Unterbrechung des begonnenen Verfahrens nach Verzicht der Bahnpfandgläubiger auf die Ausübung ihrer Rechte durch Einstellung (§§ 49, 50 B.E.G.).

3. In den übrigen Ländern.

Dem preußischen Bahneinheitengesetz nachgebildete Bahneinheitengesetze sind erlassen in Württemberg — Gesetz betr. die Bahneinheiten vom 23. 3. 1906 (Reg.Bl. S. 67), Braunschweig — Gesetz betr. den Bau und Betrieb von Privatanschlußbahnen vom 3. 5. 1906 (GVBl. 253) —, Lübeck — Gesetz über die Bahneinheiten vom 25. 1. 1904 (GVBl. S. 18) —, Thüringen — Gesetz über die Bahneinheiten vom 4. 12. 1926 (Ges.Samml. für Th. S. 417) —, Anhalt — Gesetz über die Bahneinheiten vom 18. 5. 1931 (Ges.Samml. f. A. S. 17) —, Lippe — Gesetz über die Bahneinheiten vom 11. 4. 1929 (Lipp. Ges.Samml. S. 29) —. Vgl. auch noch Baden § 11 A.G. z. G.G.O. vom 19. 6. 1899[10]).

---

10) In Bayern ist kein Bahneinheitengesetz erlassen. Es ist jedoch im Schrifttum und in der Praxis die Verpfändbarkeit einer Eisenbahn als Gesamtheit einschließlich allen Zubehörs, insbesondere auch der Fahrzeuge, stets anerkannt worden. So hat bereits 1863 die Stadtgemeinde Hof der kgl. Bank in Nürnberg zur Sicherstellung eines Darlehens von 6 220 000 fl. die damals erst im Bau begriffene Hof—Ascher Eisenbahn mit Zubehör zur ersten Stelle hypothekarisch verpfändet und unter Verzicht auf eine nochmalige Vernehmung vor dem Hypothekenamt zugestimmt, daß die Hypothek unmittelbar nach Vollendung des Bahnbaues auf Antrag der Gläubigerin in das Hypothekenbuch förmlich eingetragen werde.

Ebenso wurden hypothekarisch verpfändet die Kempten—Memminger und die Hochstadt—Kronach—Gundelsdorfer Eisenbahn, die letzte unter dem ausdrücklichen Anfügen, daß die Eintragung nach Vollendung der Bahn bei den betreffenden Hypothekenämtern erfolgen soll. — Vgl. Regelsberger a. a. O. § 45.

4. Reichsrechtliche Ergänzungsregelungen.

Es darf angenommen werden, daß bei der Neugestaltung des allgemeinen Eisenbahnrechtes[11]) auch das Bahneinheitenrecht in die Erneuerung und Fortentwicklung mit einbezogen werden wird. Denn dieses Recht bedarf aus verkehrspolitischen Gründen einer einheitlichen, reichsrechtlichen Regelung, um die Rechtszersplitterung, die durch die Eingliederung Österreichs ins Reich noch vergrößert ist, zu beseitigen und um diese Rechtsform in Gebieten einzuführen, wo sie noch nicht besteht. So wird also wohl wieder an den bereits oben erwähnten Reichsgesetzentwurf für ein Reichsbahneinheitenrecht von 1879/1880 anzuknüpfen sein.

Im Zuge der Bestrebungen, einheitliches Recht für die Verpfändung von Privat- und Kleinbahnen zu schaffen, erging am 26. 9. 1934 ein Gesetz (RGBl. 1934 II S. 811) betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten, das als Übergangsregelung bis zum Inkrafttreten eines Reichsgesetzes über Bahneinheiten gedacht ist. Es ermächtigt den Reichsverkehrsminister, private Bahnunternehmen, die sich über das Gebiet mehrerer Länder erstrecken und in mindestens einem dieser Länder Vorschriften über die Behandlung der einem Bahnunternehmen gewidmeten Grundstücke und sonstiger Vermögensgegenstände als Einheit (Bahneinheit) unterliegen, einheitlich der Bahneinheitengesetzgebung eines Landes zu unterstellen oder einheitlich von Vorschriften über Bahneinheiten freizustellen. Das Gesetz bezweckt also, für Bahnen, die an sich mehreren voneinander abweichenden landesgesetzlichen Vorschriften unterliegen würden, sicherzustellen, daß das ganze Unternehmen nach gleichen Vorschriften behandelt wird.

Auf Grund dieses Gesetzes betr. die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten ergingen bereits eine Anzahl von Verordnungen.

a) Die Gernroder-Harzgeroder Eisenbahn, die sich über Anhalt, Braunschweig und Preußen erstreckt, untersteht einheitlich dem Anhaltischen Gesetz über die Bahneinheiten vom 18. 5. 1931 (Ges.Samml. für Anh. S. 17),

V.O. vom 1. 11. 1934 (RGBl. 34 II S. 849).

In der gleichen Verordnung wurde bestimmt, daß auf die württembergische Teilstrecke der Albtalbahn und die Bahn von Pforzheim nach Ittersbach das württembergische Gesetz betr. die Bahneinheiten vom 23. 3. 1906 keine Anwendung findet.

b) Die Braunschweigische Landeseisenbahngesellschaft[12]), deren Strecken auf braunschweigischem und preußischem Gebiet liegen, untersteht einheitlich dem preußischen Bahneinheitengesetz von 1902,

11) Vgl. Pischel: „Gedanken zur Fortentwicklung des Eisenbahnrechts" in Sonderausgabe: Die Deutsche Reichsbahn 1935 S. 79.

12) Inzwischen verstaatlicht.

V.O. vom 7. 1. 1935 (RGBl. 35 II S. 5).

c) Die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn, die sich auf thüringisches und preußisches Gebiet erstreckt, untersteht einheitlich dem Thür. Gesetz über Bahneinheiten vom 4. 12. 1926,

V.O. vom 12. 1. 1935 (RGBl. 35 II S. 25).

d) Die Extertalbahn, deren Strecke auf lippischem und preußischem Gebiet liegt, untersteht einheitlich dem lippischen Gesetz über Bahneinheiten vom 11. 4. 1929,

V.O. vom 29. 5. 1935 (RGBl. 35 II S. 438).

e) Die Wittlager Kreisbahn A.G., deren Strecken auf preußischem und oldenburgischem Gebiet liegen, untersteht einheitlich dem preußischen Gesetz über Bahneinheiten,

V.O. vom 11. 1. 1936 (RGBl. 36 II S. 25).

In allen Verordnungen sind gleichlautende Bestimmungen über die Grundstückslasten sowie über die einheitliche Führung des Bahngrundbuches und die Eintragung in die ordentlichen Grundbücher getroffen.

IV.
Das Pfandrecht an der Deutschen Reichsbahn.

1. Nach dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich.

Das preußische Bahneinheitengesetz von 1895 bzw. 1902 war nicht anwendbar auf die Staatsbahnen. Nach der Gesetzesbegründung lag ein Anlaß dazu nicht vor, da ihre Verpfändung nicht beabsichtigt wurde.

Dem Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. 4. 1920 — nunmehr aufgehoben gemäß Kap. IV § 15 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. 2. 1934 (RGBl. 34 I S. 130) — blieb es vorbehalten, die Verpfändung von Staatsbahnen, nämlich der nunmehr in das Eigentum des Reichs übergegangenen Ländereisenbahnen vorzusehen. Zunächst war bestimmt (§ 5 Abs. 3), daß auf Verlangen eines Landes das Reich zur Sicherung des gestundeten Teiles der Abfindung den Ländern ein gemeinsames Pfandrecht an den zum Eisenbahnunternehmen des Reichs gehörenden Grundstücken und sonstigen Vermögensgegenständen einzuräumen hätte. Es war aber auch laut § 8 eine Verpfändung der Reichseisenbahnen zu Gunsten Dritter zulässig. Sie war allerdings von der Zustimmung der Landesregierungen abhängig. In welchen Rechtsformen sich eine solche Verpfändung oder die Einräumung des Pfandrechts für die Länder abspielen sollte, war im einzelnen nicht umschrieben. Gedacht war wohl an die Hypothek und das Faustpfand des bürgerlichen Rechts. Es ist freilich zweifelhaft, ob man sich der Schwierigkeiten und Umständlichkeiten bewußt war, mit denen mangels gesetzlicher Sonderregelung die Bestellung solcher Sicherheiten verknüpft war. Ein „Pfandrecht an den zum Eisenbahnunternehmen des Reiches gehörenden sonstigen Vermögensgegenständen" hätte gemäß § 1205 BGB. die Übergabe dieser Gegenstände an den Gläubiger vorausgesetzt, eine Maßnahme, die mit dem notwendigen Weiterbetrieb der Reichseisenbahnen naturgemäß unverträglich gewesen wäre. Hypotheken hätten für die Länder oder für Dritte nach Maßgabe der §§ 873, 1113 ff. BGB. an den einzelnen Reichsbahngrundstücken bestellt werden können; dem ihre Rechtswirksamkeit bedingenden Erfordernis der Eintragung in die Grundbücher hätte jedoch nur unter erheblichem Zeitaufwand entsprochen werden können.

2. Verordnung über Errichtung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn".

In ähnlich ungeklärter Form kehrt der Gedanke der hypothekarischen Belastungsfähigkeit der Reichsbahn in der Verordnung über die

Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. 2. 1924 (RGBl. I S. 57) wieder. Nach § 5 konnte die „Deutsche Reichsbahn" zur Deckung außerordentlichen Bedarfs, insbesondere auch für werbende Anlagen auf das von ihr verwaltete Vermögen Kredite aufnehmen[1]). Die „Deutsche Reichsbahn" war als selbständiges Unternehmen ins Leben gerufen und unter Loslösung von der allgemeinen Reichsverwaltung finanziell auf sich selbst gestellt worden. Infolgedessen war das Bedürfnis, fremdes Geld hereinzunehmen, besonders groß. Als unerläßliche Unterlage für die Aufnahme neuer Reichsbahnkredite wurde die von der Haftung für anderweitige Verpflichtungen des Reichs befreite Substanz der Reichsbahn betrachtet. Da die Verordnung die Bestimmungen des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich unberührt ließ, bestand unter ihrer Herrschaft die doppelte Möglichkeit fort, sowohl für die früheren Eisenbahnländer, als auch für dritte Gläubiger, die Reichsbahn zu verpfänden. Die am 13. 2. 1924 (RGBl. S. 70) erlassene Verordnung über die Ermächtigung des Reichsverkehrsministers zur Aufnahme von Darlehen gibt diese zweite Alternative in klar betonter Form wieder. Der Reichsverkehrsminister wurde besonders ermächtigt, im Rahmen der dem Reichsminister der Finanzen zur Flüssigmachung von Mitteln im Wege der Anleihe und zur Ausgabe von Schatzanweisungen erteilten Ermächtigungen Darlehen zur Deckung des Geldbedarfs der Reichsbahnverwaltung mit der Wirkung aufzunehmen, daß für die Verzinsung und Rückzahlung nur die Einnahmen der Reichsbahn und das zu ihrem Betrieb gehörige Vermögen des Reichs haften sollte. An den zu diesem Vermögen gehörigen Gegenständen konnte für die Darlehnsforderungen Sicherheit bestellt werden. Der Reichsverkehrsminister beabsichtigte, von der ihm erteilten Ermächtigung schon bald Gebrauch zu machen und von einer Anzahl Hypothekenbanken ein Darlehen in Form von Pfandbriefen aufzunehmen, das durch eine Hypothek an den Gebäudegrundstücken der Reichsbahn, soweit sie nicht Zwecken des technischen Eisenbahnbetriebes dienen, gesichert werden sollte[2]). Es hatte sich aber die praktische Unmöglichkeit herausgestellt, diesen Realkredit in der Weise durchzuführen, daß die Hypothek entweder geteilt oder in Form einer Gesamthypothek auf sämtliche einzelnen Grundstücke der Reichsbahn in das Grundbuch eingetragen würde. Die Eintragungen hätten

1) Das inzwischen durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. 2. 1934 aufgehobene Reichspostfinanzgesetz vom 18. 3. 1924 (RGBl. I S. 287) ging nicht so weit. Es gestattete zwar (§ 9) im Rahmen der Zuständigkeiten des Verwaltungsrates (§ 6) die Aufnahme von Krediten und die Bestellung von Sicherheiten. An die Belastung des „Sondervermögens der Deutschen Reichspost" war hierbei wohl kaum gedacht. Dieses bedeutsame und einschneidende Recht hätte doch wohl gesetzlich ausgesprochen werden müssen.

2) Vgl. Verhandlungen des Reichstages Wahlperiode 1920, Bd. 380 Aktenstück: 6598.

solange gedauert, daß der Zweck des ganzen Kredits, unverzüglich Betriebskapital in die Hand zu bekommen, vereitelt worden wäre.

Es wurde deshalb zur Erreichung des Zieles ein kürzerer Weg gewählt. Durch ein Gesetz wurde die Möglichkeit geschaffen, daß solche Hypotheken auch ohne Eintragung in das Grundbuch bestellt werden können. Dementsprechend bestimmt § 1 des „Gesetzes über hypothekarische Belastung von Reichsbahngrundstücken" vom 19. 3. 1924 (RGBl. S. 285): „Reichseigene, zu dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" gehörige Grundstücke mit Gebäuden, die weder ganz noch teilweise für den technischen Eisenbahnbetrieb, insbesondere den Bahnhofs-, Abfertigungs und Werkstattsdienst bestimmt sind, können ohne Eintragung in das Grundbuch mit Hypotheken belastet werden. Auf Grund solcher Hypotheken können Hypothekenbanken Pfandbriefe ausgeben".

Mit diesem Gesetz war eine neuartige Hypothekenform geschaffen, deren Gestaltung im einzelnen § 2 des Gesetzes den im Verordnungsweg von der Reichsregierung zu erlassenden Durchführungsbestimmungen vorbehielt.

Zum Erlaß dieser Durchführungsbestimmungen ist es nicht gekommen, so daß auch das Gesetz keine praktische Anwendung fand[3]). Um die gleiche Zeit nämlich, da die Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften hätten erscheinen müssen, führten die Verhandlungen über die Neuregelung des Reparationsproblems zu der Eingliederung der deutschen Reichsbahn in den Reparationsplan.

3. Die Reparationshypothek.

Da bis zum Jahre 1923 eine Regelung der Reparationsfrage durch die maßlosen Forderungen der Ententemächte hintertrieben wurde, besetzten am 10.1.1923 Frankreich und Belgien das Ruhrgebiet und versuchten, sich aus diesem Spezialpfand des Rhein- und Ruhrgebietes für ihre Reparationsforderungen zu befriedigen. Die Deutsche Regierung unter der Kanzlerschaft Kunos schlug damals vor, dieses Spezialpfand in ein Generalpfand an der gesamten Deutschen Reichsbahn umzuwandeln. Sie versprach in ihrem Memorandum vom 7. 6. 1923 über die Heranziehung der Reichsbahn zu Reparationsleistungen folgendes:

„Die Reichsbahn wird mit allen Anlagen und Einrichtungen von dem sonstigen Reichsvermögen losgelöst und in ein Sondervermögen umgewandelt, das in Einnahmen und Ausgaben von der allgemeinen Finanzverwaltung unabhängig ist und unter eigener Verwaltung steht. Die Reichsbahn gibt Goldobligationen in Höhe von 10 Milliarden

3) Sarter-Kittel: „Die Deutsche Reichsbahngesellschaft" (3. Aufl. S. 37) halten das noch nicht ausdrücklich aufgehobene Gesetz jetzt für bedeutungslos, weil es auf das Unternehmen Deutsche Reichsbahn zugeschnitten gewesen sei.

Goldmark aus, die alsbald als erststelliges Pfandrecht auf das Sondervermögen eingetragen werden und vom 1. 7. 1927 ab mit 5% verzinslich sind, also eine Jahresleistung von 500 Mill. Goldmark sicherstellen".

Man dachte allerdings, wenn von einer Hypothek auf die Reichseisenbahnen die Rede war, noch nicht an eine Betriebsführung durch eine Gesellschaft, sondern nur an ein selbständiges Unternehmen in der Hand des Reiches. In dem von der Reparationskommission eingesetzten Ausschuß unter dem Vorsitz des Amerikaners Dawes wurde folgender Sachverständigenplan bezüglich der Reichsbahn ausgearbeitet:

a) Das Unternehmen wird mit einer hypothekarisch gesicherten Schuldverschreibung in Höhe von 11 Milliarden Goldmark belastet.

b) Das Unternehmen wird in eine Privatgesellschaft umgewandelt, dessen Verwaltungsrat stark mit Ausländern durchsetzt wird.

c) Das Unternehmen wird zum Schutze der Schuldverschreibungsgläubiger durch einen ausländischen Kommissar kontrolliert.

Für die Form der Belastung des Grund- und Betriebsvermögens war es ohne Bedeutung, ob das Unternehmen in Händen des Reiches verblieb oder ein Gesellschaftsbetrieb wurde. In beiden Fällen konnte eine Hypothek in ähnlicher Belastungsform bestellt werden, wie sie das preußische Gesetz über die Bahneinheiten vom 8. 7. 1902 vorsieht. Es hätte dazu allerdings noch eines besonderen Reichsgesetzes über die Bahneinheit der Reichsbahn und der Einrichtung eines eigenen Reichsbahngrundbuches bedurft.

Wenn auch das Sachverständigengutachten mit dem Vorschlag der hypothekarischen Sicherung der Schuldverschreibungen an das deutsche Angebot vom Mai 1923 anknüpfte, so brachte es doch den Rechtsgedanken des floating charge aus dem englischen Recht mit herein. Hier kann der Schuldner, wie oben bereits ausgeführt, in den Grenzen einer ordnungsgemäßen Wirtschaft über die belasteten Vermögensstücke verfügen. Vom Augenblick der Pfandreife an hört diese Verfügungsfreiheit auf und das Gut dient zunächst nur noch der Befriedigung des Gläubigers. Es handelt sich also weniger um ein Pfandrecht, als vielmehr um ein Recht auf vorzugsweise Befriedigung Mit der Veräußerung einer Sache erlischt ohne weiteres auch die Pfandverhaftung, andererseits entsteht sie bei den vom Schuldner erworbenen Sachen von selbst. Darin liegt der charakteristische Unterschied von der deutschen Hypothek.

Die Gestaltung des notwendig gewordenen Reichsbahngesetzes wurde durch den Staatsvertrag von 1920 erschwert. Aus diesem Vertrag war die Abfindungsfrage noch nicht erledigt, die durch die Inflation noch schwieriger wurde. Sodann war, wie schon dargestellt, in § 8 des Staatsvertrages bestimmt, daß das Reich zu einer Verpfändung der erworbenen Eisenbahnen der Zustimmung der Landesregierungen bedurfte. Man war sich nicht darüber einig, ob eine Verpfändung im

Sinne des § 8 des Staatsvertrages vorliege. Die umstrittene Frage erledigte sich aber praktisch dadurch, daß bei den Verhandlungen des Reichsrates keines der Eisenbahnländer gegen das Gesetz stimmte.

Das Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924 bestellte den Gläubigern der Reparationsschuldverschreibungen eine Reparationshypothek (§ 4 Abs. 2). Unter der Verwendung eines deutschen Rechtsbegriffes und einer deutschen Rechtseinrichtung versuchte man damit, die in dem Sachverständigenplan geforderten Sicherungen für die Gläubiger zu erreichen. Die Bestellung der Reparationshypothek geschah kraft Gesetzes, ohne Eintragung[4]).

Auf die Reparationshypothek konnten die Bestimmungen des BGB. über Hypotheken, ebenso die Vorschriften des Zwangsversteigerungsgesetzes keine Anwendung finden. Sie hatte vollständig ihre eigene Rechtsordnung im § 4 des Reichsbahngesetzes, der die Bestellung der Hypothek behandelte und in den §§ 21—24 der Satzung (Anlage zu § 1 Abs. 2 des R.Bahnges.), die die Wahrung der Gläubigerrechte betrafen. Diese gesetzliche Regelung war erschöpfend; im § 4 Abs. 5 R.BahnGes. war gesagt:

„Die Rechte, die durch die Reparationshypothek entstehen, regeln sich ausschließlich nach dem Reichsbahngesetz und der Gesellschaftssatzung".

Dennoch knüpfte die Rechtsordnung der Reparationshypothek an die Begriffe des deutschen bürgerlichen Rechts an. Dabei wurde die Hypothek des BGB. und der Begriff der Bahneinheit, wie er im preußischen Bahneinheitengesetz von 1902 ausgebildet ist, verwertet.

Die Reparationshypothek war eine Gesamthypothek. Jedes damit belastete Grundstück haftete für die ganze Forderung.

Die Hypothek entstand

1. an allen Grundstücken, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, d. h. an dem gesamten Grundeigentum des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" sowie an den für Zwecke der Reichseisenbahnen neu erworbenen Grundstücken.
2. An allen im Eigentum der Gesellschaft stehenden Grundstücken. Beim Übergang besaß zwar die Gesellschaft keine eigenen Grundstücke. Es bestand aber die Möglichkeit, daß die Gesellschaft eigene Grundstücke erwarb, die nicht Zwecken der Reichseisenbahnen dienten.
3. An allem Zubehör dieser Grundstücke, soweit es Eigentum des Reiches oder der Gesellschaft war.

Wie bei der Hypothek des BGB. (§ 1120) erstreckte sich die Reparationshypothek auf dieses Zubehör. Der Zubehörbegriff wurde aber

4) Solche gesetzliche Bestellung einer Hypothek war im deutschen Recht nichts Neues. Ähnlich wurde im Oktober 1923 die Rentenbankgrundschuld durch Notverordnung bestellt.

gegenüber der Regelung im BGB. bei der Reparationshypothek wesentlich erweitert. Als Zubehör galten alle Fahrzeuge und alle sonstigen beweglichen Sachen der Reichseisenbahnen und der Gesellschaft. Mit der Einbeziehung aller beweglichen Sachen der Reichseisenbahnen und der Gesellschaft zum Zubehör der Bahngrundstücke griff man bewußt auf den Gedanken der Bahneinheit zurück, wie er im preußischen Bahneinheitengesetz von 1902 (§ 4) begrifflich niedergelegt ist. Man ging damit der Schwierigkeit aus dem Wege, im Reichsbahngesetz ein besonderes Pfandrecht an beweglichen Sachen ohne Besitz zu schaffen, das dem deutschen Recht fremd gewesen wäre (§§ 1205, 1253 BGB.) und erfaßte auf verhältnismäßig einfache Weise die großen Werte, die gerade im beweglichen rollenden Material der Reichseisenbahnen stekken, zur Sicherung der Schuldverschreibungen.

Die Reparationshypothek erstreckte sich kraft Gesetzes ohne weiteres auch auf künftig erworbene Grundstücke samt Zubehör (§ 4 Abs. 3), erfaßte also das Eigentum der Gesellschaft und das Reichseisenbahnvermögen in seinem jeweiligen Bestande. Veräußerte Sachen wurden mit der Tatsache der Veräußerung von selbst von der Hypothek frei (§ 4 Abs. 4). Auch damit wich man von den Grundsätzen der Hypothek des BGB. ab und übernahm dafür die gesetzliche Regelung über die Bahneinheit wie sie z. B. im preußischen Bahneinheitengesetz getroffen ist.

Die Reparationshypothek wurde im § 4 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes von 1924 ausdrücklich als erststellige Hypothek bezeichnet. Das bedeutete, daß sie allen Hypotheken und sonstigen Pfandrechten des bürgerlichen Rechts im Range vorging. Nicht berührt wurden davon die teilweise noch auf Reichsbahngrundstücken lastenden, im Vergleich zur Höhe der Schuldbeträge ganz geringfügigen öffentlichen Lasten (z. B. Straßenbaubeiträge).

Für die Reparationsschuld war die Reichsbahngesellschaft verpflichtet, Reparationsschuldverschreibungen auszustellen. Auch konnte die Reparationskommission, um die Mobilisierung der Reparationsschuldverschreibungen durchzuführen, sie in jeder ihr geeignet erscheinenden Weise in verschiedene Serien mit verschiedenen Rechten bezüglich des Ranges der Hypothek, des Zinsfußes und der Kapitalrückziehung mit der Maßgabe einteilen lassen, daß die gesamte Jahresbelastung der Gesellschaft und des Reiches dadurch nicht erhöht und die Zahlungsdauer nicht verlängert worden wäre.

Zur Ausstellung von einzelnen Schuldverschreibungen ist es nicht gekommen. Alle Pläne zur Mobilisierung der Schuldverschreibungen scheiterten an den Schwierigkeiten, die ein Verkauf veranlaßt hätte. Es ist lediglich am 1. 10. 1924 eine Gesamtschuldverschreibung ausgestellt worden. Sie wurde nach Inkrafttreten des Young-Planes zurückgegeben und vernichtet. Es ist klar, daß für die weitere Entwicklung der Reparationsfrage diese Unmöglichkeit der Mobilisierung be-

deutungsvoll war. Sobald der Anspruch des öffentlichen und politischen Gläubigers durch den des privaten ersetzt worden wäre, hätte der Abbau und die Beseitigung der Tribute größte Schwierigkeiten bereitet[5]).

Die Befriedigung der Reparationsgläubiger war in der Satzung der Deutschen Reichsbahngesellschaft ganz selbständig geregelt. An die Stelle der Zwangsvollstreckung trat die Einwirkung des Treuhänders bzw. des von ihm bestellten Kommissars auf die Verwaltung.

Die Rechte des Kommissars waren in der Satzung verschieden gestaltet, je nachdem der Zinsendienst der Reparationsschuldverschreibungen regelrecht funktionierte oder dies nicht mehr möglich war. Die „Pfandreife" trat erst im letzteren Falle ein, und zwar nur in der im Gesetz vorgesehenen Form. Kam also die Gesellschaft mit dem Schuldendienst in Verzug — darunter war schuldhafte Nichterfüllung zu verstehen —, so traten die weitergehenden für die deutsche Volkswirtschaft so gefährlichen Ausnahmerechte des Kommissars ein (§ 24 der Reichsbahn-Gesellschafts-Satzung).

Die Befugnisse des Kommissars bildeten eine Stufenleiter, die eine schrittweise Verschärfung darstellen.

1. Geriet die Gesellschaft mit der Leistung der im § 8 Abs. 2 der Satzung vorgesehenen halbjährlichen Zahlung in Verzug, so konnte der Eisenbahnkommissar anordnen, daß die seiner Auffassung nach unbegründeten Ausgaben unterblieben oder die Tarife so erhöht würden, wie er es für angemessen hielt. Auch konnte er einen Wechsel in der Person des Generaldirektors fordern.

2. Die Rechte des Kommissars steigerten sich, wenn innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Nichtleistung der fälligen Zahlungen die Deckung des fehlenden Betrages sich weder durch die Zahlungen der Gesellschaft noch durch die anderen im § 8 der Satzung vorgesehenen Zahlungen hatte ermöglichen lassen. Dann konnte der Eisenbahnkommissar im Einvernehmen mit dem Treuhänder die Maßnahmen treffen, die sie für nötig erachteten. Er konnte dabei die Reichseisenbahnen selbst in Betrieb nehmen; er konnte auch Fahrzeuge oder andere bewegliche und unbewegliche Sachen, soweit sie für die Betriebsführung entbehrlich waren, veräußern.

3. Führte auch diese Maßnahme nicht zu dem gewünschten Erfolg, so konnte der Kommissar das Betriebsrecht ganz oder zum Teil verpachten. Der Durchführung dieser Maßnahme hatte eine Entscheidung des im § 45 des Reichsbahngesetzes vorgesehenen Schiedsrichters dahin vorauszugehen, daß die in Aussicht genommene Maßnahme nötig und geeignet war, die Durchführung des Dienstes der Reparationsschuldverschreibungen zu sichern.

---

5) „Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1934". Herausgegeb. von der Hauptverwaltung der D.R. S. 66.

Eine Realisierung der Reparationshypothek durch den Verkauf der Reichsbahn oder einzelner Teile war überhaupt ausgeschlossen. Damit war wenigstens die äußerste Konsequenz des Dawesgutachtens, die für Deutschland unannehmbar gewesen wäre, abgewendet.

4. Vorläufer der Reichsbahnhypothek.

Die Feststellung der Reparationshypothek als „erststellige Hypothek" war besonders deshalb notwendig, weil nach § 8 Abs. 1 R.BahnGes. der Gesellschaft das Recht zustand, während der Dauer ihres Betriebsrechtes zur Sicherung von Krediten die Reichseisenbahnen hypothekarisch zu belasten. § 8 Abs. 1 R.BahnGes. enthielt insoweit eine gesetzliche Vollmacht für die Gesellschaft, selbständig weitere Reichsbahnhypotheken zu bestellen. Diese Ermächtigung zur hypothekarischen Belastung beschränkte sich nicht auf Reichsbahngrundstücke; sie erstreckte sich vielmehr auf das gesamte Reichsbahnvermögen. Die Gesellschaft hätte also — nach einer formalen Regelung der Belastung der Reichsbahneinheit durch ein Reichsgesetz — das Reichseisenbahnvermögen im ganzen belasten können. Für diese Hypotheken war nochmals ausdrücklich bestimmt, daß sie der Reparationshypothek im Range nachstehen sollten.

Die Bestellung neuer Hypotheken am Reichseisenbahnvermögen wurde indessen durch § 8 R.BahnGes. und § 9 der Gesellschaftssatzung gesetzlich beschränkt.

1. Sie war nur zulässig für Kredite, deren Lasten vor dem 1. 1. 1965 enden. Man wollte damit der Reichsbahngesellschaft die lastenfreie Rückgabe des Reichseisenbahnvermögens an das Reich nach Beendigung des Betriebsrechtes gewährleisten.

2. Solche Kredite durfte die Gesellschaft nur auf Grund eines Beschlusses des Verwaltungsrates aufnehmen, der mit einer Mehrheit von ¾ der abgegebenen Stimmen gefaßt war. Für die Ausgabe mußten außerdem zwei ausländische Mitglieder gestimmt haben.

3. Solche Kredite durfte die Gesellschaft nur bis zum Höchstbetrage von 250 Millionen Goldmark aufnehmen, solange nicht Vorzugsaktien im Nennwert von mindestens 1 Milliarde Goldmark untergebracht worden waren. Diese Bestimmung hatte den Zweck, die Gesellschaft mit ihrer Anleihepolitik auf den Weg der Ausgabe der Vorzugsaktien zu verweisen, der nach dem Sachverständigenplan zunächst beschritten werden sollte, wenn die Gesellschaft an den öffentlichen Geldmarkt herantrat.

4. Bei der Ausgabe von Anleihen — auch der nicht hypothekarisch gesicherten — hatte die Gesellschaft sich mit der Reichsregierung über die Anleihebedingungen ins Einvernehmen zu setzen (§ 8 Abs. 4 R.BahnGes.).

Mehr war bezüglich dieser oben kurz erläuterten nachstelligen Hypotheken am Reichseisenbahnvermögen im Reichsbahngesetz von 1924 nicht geregelt. Für die Praxis war und blieb deshalb die Vorschrift des § 8 Abs. 1 des R.BahnGes. eine lex imperfecta.

5. Die Reichsbahnhypothek.

Der Young-Plan von 1930 hat die Deutsche Reparationsschuld gegenüber der Regelung des Dawesplanes grundsätzlich umgestaltet. Die bisherige Verpfändung der Reichsbahn durch Reparationsschuldverschreibungen von 11 Milliarden Goldmark und durch eine Reparationshypothek entfiel. Ebenso kamen die Treuhänder für die Reichsbahnobligationen und der ausländische Eisenbahnkommissar mit ihren weitgehenden Rechten in Wegfall.

Dadurch war eine Änderung des Reichsbahngesetzes von 1924 bedingt. Sie erfolgte im neuen Reichsbahngesetz vom 13. 3. 1930. (R.G.Bl. II. S. 369).

Neu geregelt wurde hier auch die Beschaffung von Geldmitteln für die Verbesserung, Ergänzung und Erweiterung der Reichseisenbahnanlagen, sowie zur erforderlichen Verstärkung der Betriebsmittel. Der Deutschen Reichsbahngesellschaft standen nunmehr nach ihrem Ermessen verschiedene Möglichkeiten offen. Sie hatte dabei sowohl die Möglichkeit der Ausgabe von Vorzugsaktien (§ 3 ReichsbahnGes. und § 4 der Satzung) als auch der Aufnahme von Krediten. Im § 8 Abs. 1 und Abs. 5 R.BahnGes. ist die letztere Möglichkeit ausgestaltet. Die Bestimmungen lauten:

§ 8

1. Die Gesellschaft hat das Recht, selbständig Kredite aufzunehmen, deren Lasten vor dem 1. Januar 1965 endigen und dafür das Reichseisenbahnvermögen hypothekarisch zu belasten.

2. .. 3. .. 4. ..

5. Zur hypothekarischen Sicherung von Krediten kann die Gesellschaft an den zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücken nebst allem Zubehör einschließlich der Fahrzeuge eine einheitliche Hypothek (Reichsbahnhypothek) bestellen.

Die Gesellschaft konnte entweder den öffentlichen Markt im Wege der öffentlichen Anleihe in Anspruch nehmen oder private Kredite verwenden. Beide Arten von Krediten konnten gegebenenfalls durch hypothekarische Belastung des Reichseisenbahnvermögens gesichert werden. Es war eine besondere rechtliche Eigentümlichkeit, daß die Reichsbahngesellschaft als bloße Betriebsführerin der Reichseisenbahnen eine gesetzliche Ermächtigung erhielt, das Eigentum des Reiches zu belasten.

Dieses Recht, für Kredite das Reichseisenbahnvermögen hypothekarisch zu belasten (§ 8 Abs. 1 R.BahnGes.) oder zur Kreditsicherung eine Reichsbahnhypothek zu bestellen (§ 8 Abs. 5 R.BahnGes.) hat die Reichsbahn nie ausgeübt. Sie hat also das ihr zu treuen Händen überlassene Reichseisenbahnvermögen sorgfältig verwaltet und lastenfrei erhalten. Es fehlte im übrigen jederzeit an der Regelung der Formen, die für eine hypothekarische Belastung der Reichsbahn anzuwenden gewesen wären, obwohl, wie die bisherige Darstellung zeigt, der Gedanke einer einheitlichen Reichsbahnhypothek mehrfach schon in Reichsgesetzen seinen Niederschlag gefunden hatte.

Die Formen für Inhalt, Umfang, Bestellung und Verwirklichung der Reichsbahnhypotheken sind für die beiden Fälle des § 8 R.BahnGes. grundsätzlich verschieden.

Die Rechtsverhältnisse der gemäß § 8 Abs. 1 RBahnGes. zu bestellenden Hypothek bestimmen sich nach dem bürgerlichen Recht. Das Reichsbahngesetz besagt zwar darüber ebensowenig etwas wie die Begründung. Die ohnehin ungenaue Fassung von § 8 Abs. 1 RBahnGes. läßt jedoch keine andere Rechtsauslegung zu. Der Begriff des Reichseisenbahnvermögens, das nach § 8 Abs. 1 RBahnGes. belastet werden kann, ist in § 6 RBahnGes. erläutert. Man versteht darunter die Gesamtheit der Reichseisenbahnen — unbewegliche und bewegliche Sachen nebst Fahrzeugen — einschließlich der Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung und des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen. Um diesen Inbegriff von Gegenständen in Form von Hypotheken, dem typischen Grundstückspfand belasten zu können, hätte es einer besonderen gesetzlichen Regelung bedurft. Da sie nicht erfolgt ist, war nur ein Verfahren nach Maßgabe der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches denkbar. Darnach war lediglich die Belastung der zum Reichseisenbahnvermögen gehörenden Grundstücke nebst Zubehör im Sinne des § 1120 BGB. möglich und zulässig. Die Bestellung derartiger Hypotheken wäre durch Einigung sowie durch Eintragung erfolgt, es sei denn, daß das Gesetz vom 19. 3. 1924[6]), wonach auf gewisse Reichseisenbahngrundstücke auch ohne Eintragung in das Grundbuch Hypotheken gelegt werden konnten, angewandt worden wäre. Bejahendenfalls wäre der Kreis der belastungsfähigen Grundstücke stark eingeschränkt gewesen, da dann alle dem technischen Betrieb, insbesondere dem Bahnhofs-, Abfertigungs- und Werkstättendienst dienenden Gebäude ausgeschieden wären.

Nach dem nationalsozialistischen Umbruch war jedes praktische Bedürfnis nach gesetzgeberischen Maßnahmen für die Durchführung der Hypothekenbelastungen gem. § 8 Abs. 1 RBahnGes. erloschen. In Einzelfällen konnte die Bestellung von Hypotheken an Reichsbahngrundstücken nach den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften gehandhabt werden, ohne daß dabei besondere technische Schwierigkeiten hätten auftreten können.

6) Vgl. oben S. 33.

A. Rechtspolitischer Grundgedanke der Bestimmung des § 8 Abs. 5 RBahnGes.

Die Bestellung der „Reichsbahnhypothek" war in § 8 Abs. 5 RBahn Ges. offenbar für den Fall vorgesehen worden, aus Anlaß größerer Kreditmaßnahmen der Reichsbahn ein umfangreiches Vermögensobjekt als Pfand einsetzen zu müssen. Es bedeutete eine Vorsorge auf lange Sicht, daß nach dem Fortfall der Reparationshypothek im neuen Reichsgesetz die Möglichkeit eröffnet worden ist, dem Realkredit der Reichsbahn das gesamte Unternehmen dienstbar zu machen.

Welches der eigentliche rechtspolitische Grundgedanke dieser gesetzlichen Bestimmung im § 8 des RBahnGes. war, läßt sich aus der Begründung des Gesetzes nicht ersehen. Die Begründung sagt lediglich:

> „Um der Gesellschaft jede mögliche Erleichterung bei der Aufnahme von Anleihen offen zu halten, soll ihr nach dem Fortfall der Reparationshypothek das Recht zustehen, zur hypothekarischen Sicherung ihrer eigenen Kredite an den zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücken nebst allem Zubehör, einschließlich der Fahrzeuge, eine einheitliche Hypothek (Reichsbahnhypothek) zu bestellen. Das nähere über die Art der Bestellung der Reichsbahnhypothek und über ihre Wirkungen bleibt besonderer reichsgesetzlicher Regelung vorbehalten".

Ähnlich äußerte sich damals der ausländische Eisenbahnkommissar bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft in seinem Bericht Nr. 11 vom 10. 5. 1930 (S. 10)[7]), indem er meinte:

> „Diese Bestimmung wird den Abschluß künftiger Anleihen wahrscheinlich erleichtern. Erwähnt werden muß, daß die Förmlichkeiten des Zustandekommens der Reichsbahnhypothek, wie auch ihre Auswirkungen durch ein späteres Gesetz geregelt werden müssen, da die Gesetzgebung des Reichs gegenwärtig die Bestellung einer solchen Hypothek nicht zuläßt".

Man muß sich in die Zeit der Entstehung dieser Gesetzesvorschrift zurückversetzen, um die Hintergründe hierfür aufklären zu können. Damals war das Reich politisch und wirtschaftlich ohnmächtig, die Reichsgewalt von der Parteien Gunst und Haß abhängig, in Reparationen und Auslandsverschuldungen verstrickt, ohne viel Vertrauen im Inland und Ausland. Auf den Kredit des Reiches oder seine Garantien konnten keine Kapitalaufnahmen gestützt werden. Die Reichsbahn war also auf sich selbst gestellt. Sie ging aber auch, wie unter der Herrschaft des Dawesplanes, im Zeichen des Youngplanes einer ungewissen Zukunft entgegen. Zur Befriedigung ihres künftigen Kapitalbedürfnisses benötigte sie deshalb für den Ernstfall der vorsorglichen

7) Sonderdruck des ehemaligen Eisenbahnkommissariats bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1930.

Bereitstellung besonderer Sicherheiten. Diese wurden offensichtlich damals in der Möglichkeit erblickt, das Reichseisenbahnvermögen zugunsten von Geldgebern mit einer Hypothek zu belasten. So eigentümlich und grotesk uns heute der Gedanke anmutet, die Reichsbahn als größten wichtigsten Teil des deutschen Volksvermögens mit einem Pfandrecht zu belasten, so vorausschauend erschien es vielleicht als einziger Ausweg seinerzeit, als man sich auf den verhängnisvollen Youngplan, in den die Reichsbahn eingegliedert blieb, einließ.

Die Erkenntnis war damals, wie später und heute die gleiche: „Die Schiene wird auf absehbare Zeit das Rückgrat des deutschen Verkehrswesens und unentbehrlich für die deutsche Wirtschaft bleiben“[8]). Das Zeitalter der Verkehrsneugestaltung auf der Straße, in der Luft und zu Wasser mußte auch ein Zeitalter der Erneuerung der Eisenbahn sein. Bei den Wandlungen, wie sie in der Allgemeinwirtschaft immer wieder in Erscheinung treten, und im Hinblick darauf, daß auch die Reichsbahn Konjunkturschwankungen stark ausgesetzt ist, war angesichts der damaligen staatlichen Schwäche und des mangelnden Vertrauens in den Kredit der öffentlichen Hand praktisch nicht ausgeschlossen, daß gelegentlich von der Reichsbahn für eingeräumte hohe Kredite, wie sie die Fortenwicklung der Eisenbahn notwendig machen mußte, hypothekarische Sicherheit in ausgedehntem Maße gefordert werden konnte. Es war deshalb wohl nicht bloß eine „formale Erwägung“[9]), wenn die Reichsbahngesellschaft seinerzeit zur Errichtung einer Reichsbahnhypothek berechtigt worden ist.

Bis heute ist die Reichsbahnhypothek als solche lediglich papierenes Recht geblieben. Die ganze Rechtsmaterie, die Rechtsform und die Rechtsfolgen der Reichsbahnhypothek sind einer reichsrechtlichen Regelung nie unterworfen worden. Sie hätte erst dann eingeleitet werden können, wenn aus Anlaß eines Realkredits der deutschen Reichsbahngesellschaft die bei der gesetzlichen Regelung zu berücksichtigenden Notwendigkeiten festgestanden hätten.

Es sollen nunmehr zum Schluß in rechtspolitischer Betrachtung die für die gesetzliche Gestaltung des Problems maßgebenden und wesentlichen Gesichtspunkte im einzelnen dargestellt werden.

Die durch den nationalsozialistischen Umbruch völlig veränderten Verhältnisse haben die Verwirklichung einer „Reichsbahnhypothek“ ausgeschlossen. Das vom Führer und Reichskanzler in seiner Reichstagsrede vom 23. 3. 1933 angekündigte Programm „die Erhaltung der Reichsbahn und ihre möglichst schnelle Zurückführung in die Macht des Reiches ist eine Aufgabe, die uns nicht nur wirtschaftlich, sondern auch moralisch verpflichtet“ ist durch seine Erklärung in der Reichs-

8) Leibbrand: „Die weitere Entwicklung des Verkehrs auf der Schiene“. Zschft. d. V. d. J. Bd. 78 Nr. 45 S. 311 ff.

9) Vgl. v. Kienitz: „Die Neugestaltung der Reichsbahngesellschaft“ in Egers eisenbahnrechtlichen und verkehrsrechtlichen Entscheidungen Bd. 50 Heft 1 S. 3 ff.

tagsrede vom 30. 1. 1937 nunmehr dahin verwirklicht, daß die Reichsbahn ihrer jetzigen Form entkleidet und restlos unter die Hoheit des Reiches gestellt ist.

Das entsprechende Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der deutschen Reichsbahn ist bereits am 10. 2. 1937 (RGBl. II S. 47) erlassen worden. Es ist hierdurch gesetzlich ausgesprochen, daß die deutsche Reichsbahn ein „Sondervermögen des Reiches" ist. Das Reichsbahngesetz vom 13. 3. 1930 ist noch aufrecht erhalten geblieben. Es wurde ausdrücklich bestimmt, daß die deutsche Reichsbahn das Vermögen der deutschen Reichsbahngesellschaft und das Vermögen des Reichs, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet ist, nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. 3. 1930 als Sondervermögen des Reiches weiter verwaltet. Vermutlich wird zur geeigneten Zeit das Reichsbahngesetz geändert, insbesondere um es noch vollkommener mit den Grundgedanken des neuen Staates in Einklang zu bringen. Gegenüber dem bisherigen Aufbau der Reichsbahn wird sich jedoch Grundlegendes kaum ändern, denn die Reichsbahn war bisher nicht nur ganz Eigentum des Reiches, sondern sie arbeitete auch — mehr als es je bei den deutschen Staatsbahnen der Fall war — ganz im Sinne der Reichspolitik und im unbedingten Einvernehmen mit der Reichsregierung.

Die Vorschrift über eine „Reichsbahnhypothek" wird wohl aus dem künftigen Reichsbahngesetz ausgemerzt werden. Zwar gestaltet sich in der heutigen Zeit die Deckung des Kapitalbedarfes der Reichsbahn schwierig[10]). Denn die Reichsbahn hat, um ihre Betriebseinrichtungen auf der Höhe der Leistungsfähigkeit zu erhalten und die notwendigen Bauten auszuführen —, gewaltige Summen aufzubringen. Es kann aber auf die Kapitalaufwendungen der Reichsbahn nicht verzichtet werden. Die Bedeutung der Reichsbahn als Investitionsträger ergibt sich aus der Tatsache, daß von den gesamten Investitionen der Deutschen Volkswirtschaft während der Jahre 1929—1934 rd. 8% auf die Deutsche Reichsbahn entfielen. (1932: 10,6%, 1933: 11,1%)[11]).

Die Reichsbahn wird also, wie noch später gezeigt wird, Kapital brauchen. Der Kapitalmarkt ist ihr wohl vorübergehend verschlossen. Aber wenn ihr auch wieder der Kapitalmarkt eröffnet ist, wird für sie als Reichsunternehmen die Bestellung einer Hypothek an ihrem Fundus ausscheiden. Die Reichsbahn wird differenziertere Methoden der Finanzierung ihres Anlagezuwachses anzuwenden haben, da nun erst recht für sie ein Realkredit ausgeschlossen ist.

---

10) „Inflation der Verkehrsmittel?" von Reichs- und Preuß. Verkehrsminister Freih. v. Elz-Rübenach in „Die Deutsche Volkswirtschaft" — „Nationalsoz. Wirtschaftsdienst Nr. 34" 1935 S. 1083.

11) „Die Investitionen der Deutschen Reichsbahn 1929—1934" in Wirtschaft und Statistik 1935 2. Oktoberheft S. 770 ff.

Wenn also die Entstehung einer Reichsbahnhypothek in der Zukunft auch praktisch ausscheidet, so bleibt es gleichwohl wissenschaftlich noch interessant, einmal die — bisher im Schrifttum noch nirgends dargestellten — großen und vielseitigen rechtlichen Probleme aufzuzeigen, die mit der Verwirklichung einer „Reichsbahnhypothek" verbunden sind. Es soll deshalb auf der Grundlage des Reichsbahngesetzes vom 13. 3. 1930 diese Frage untersucht werden.

a) Umfang der Hypothek.

Der Umfang der Reichsbahnhypothek ist im Reichsbahngesetz vom 13. 3. 1930 näher umschrieben. Sie soll sich auf die zum Reichseisenbahnvermögen gehörenden Grundstücke nebst allem Zubehör einschließlich der Fahrzeuge erstrecken. Man hatte hierbei wohl das ganze Reichsbahnnetz im Auge, so daß die Möglichkeit, wie sie im schweizerischen Gesetz von 1917 (Art. 9) vorgesehen ist, das Pfandrecht auch an einzelnen Linien oder allenfalls an einzelnen Reichsbahndirektionsbezirken zu bestellen, ausscheidet. Die Zusammenfassung der erwähnten Vermögensgruppen für die Zwecke einer einheitlichen Verpfändung schafft einen besonderen Sachinbegriff, der gleichsam als selbständige Gesamtsache Träger des Pfandrechts ist. Diese Rechtsform spiegelt den Begriff der „Bahneinheit" wider, allerdings in etwas veränderter Gestalt. Die „Bahneinheit" des preußischen Gesetzes will, wie wir sahen, alle einem Bahnunternehmen gewidmeten Sachen und Rechte zu einer rechtlichen Einheit zusammenfassen und umschließt deshalb neben dem Bahnkörper und den übrigen Grundstücken sowie den beweglichen körperlichen Sachen des Bahnunternehmens einschließlich Fuhrpark auch die zum Betrieb und zur Verwaltung der Bahn erforderlichen Fonds, die Kassenbestände der laufenden Bahnverwaltung, die aus dem Betrieb des Bahnunternehmens unmittelbar erwachsenden Forderungen und die Ansprüche des Bahnunternehmens aus Zuschußversprechen Dritter. In ähnlicher Weise wie die „Bahneinheit" die Grundlage für die Reichsbahnhypothek auszugestalten, dafür hätte kein begründeter Anlaß bestanden, da die im § 8 Abs. 5 RBahnGes. hierfür vorgesehene Grundlage allein schon Milliardenwerte darstellte. Insbesondere verbot sich, die Fonds der Reichsbahn in den Sachinbegriff einzubeziehen, da sie im wesentlichen schon kraft Gesetzes zweckgebunden waren. So diente der Hauptfonds der Deutschen Reichsbahngesellschaft, die Ausgleichsrücklage, zunächst der Sicherstellung der Reparationssteuer; daneben war die Rücklage allerdings auch dazu bestimmt, die rechtzeitige Befriedigung des Zinsen- und Tilgungsdienstes der Schuldverschreibungen der Gesellschaft zu gewährleisten (§ 19 Abs. 2 Ziff. 2 Gesellschaftssatzung). Sie sicherte mithin kraft Gesetzes ohnehin, wenigstens teilweise, auch einen Hypothekarkredit.

Im wesentlichen hätte die Basis für die Reichsbahnhypothek derjenigen für die Reparationshypothek entsprochen. Der enge Zusammenhang zwischen beiden ergibt sich schon aus der Begründung des RBahn Ges. von 1930, in der es heißt, daß nach dem Fortfall der Reparationshypothek der Gesellschaft das Recht zustehen soll, zur hypothekarischen Sicherung ihrer eigenen Kredite eine einheitliche Hypothek (Reichsbahnhypothek) zu bestellen. Ein beachtlicher Unterschied bestand freilich insofern, als die Reparationshypothek sich auch auf die im Eigentum der Gesellschaft stehenden Grundstücke erstreckte, außerdem das der Gesellschaft gehörende Zubehör dieser Grundstücke umfaßte, wobei als Zubehör auch alle beweglichen Sachen der Gesellschaft erachtet wurden. Das Gesellschaftsvermögen, wozu die seinerzeit von dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" überkommenen Betriebsvorräte, Kassenbestände und Bankguthaben gehörten, schlug gegenüber den Milliardenbeträgen der Reichseisenbahngrundstücke und Fahrzeuge kaum zu Buch. Immerhin ist nicht ersichtlich, weshalb das Gesellschaftseigentum von der Möglichkeit einer hypothekarischen Belastung ausgenommen war.

Aufgabe eines Reichsgesetzes für den näheren Ausbau der Reichsbahnhypothek hätte es sein müssen, in den vorzusehenden Bestimmungen dem Umstand Rechnung zu tragen, daß das von der Reichsbahnhypothek überdeckte Reichsbahnvermögen dauernder Änderung infolge von Zu- und Abgängen unterliegt. Grundstücke, die für den Betrieb dauernd entbehrlich sind, muß die Reichsbahn von Fall zu Fall veräußern können. Zum Zwecke der Entwicklung der Bahnanlagen muß sie neue hinzuerwerben. Fahrzeuge müssen im Interesse eines wirtschaftlichen und leistungsfähigen Betriebs ausgemustert und erneuert werden. Eine derartige Verfügungsfreiheit über einzelne Gegenstände war der Deutschen Reichsbahn auch nach der etwaigen Bestellung einer Reichsbahnhypothek zu belassen. Das hätte sich auch mit den Interessen der Bahngläubiger vertragen, denn den Kredit, den sie der Reichsbahn einräumen, gewähren sie letzten Endes nicht mit Rücksicht auf den Wert der einzelnen Bestandteile des Reichsbahnvermögens, sondern im Vertrauen auf die Erträgnisse, die aus dem Betrieb des Gesamtunternehmens gezogen werden. Befürchtungen, daß die Verfügungen der Deutschen Reichsbahn die Fortdauer des Betriebs hätten gefährden und damit die Grundlage des Kredits hätten zerstören können, wären unbegründet gewesen; denn die Reichsbahn konnte, abgesehen davon, daß sie zur Veräußerung von Gegenständen im Werte von mehr als 250 000.— RM der Einwilligung der Reichsregierung bedurfte, über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, nur verfügen, soweit sie dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar hielt. Der Vorstand der Gesellschaft haftete für eine gesetzentsprechende Durchführung dieser Bestimmung (§ 18 Abs. 3 Ges.Satzung).

Aus diesen Erwägungen heraus hätte vorgesehen werden müssen, was seinerzeit in Anlehnung an das floating charge" des englischen Rechts bereits für die Reparationshypothek galt, daß die Bestandteile des in § 8 Abs. 5 RBahnGes. bezeichneten Sachinbegriffs der Reichsbahnhypothek nur so lange unterliegen, als sie Eigentum des Reiches sind, und daß sich diese Hypothek kraft Gesetzes ohne weiteres auch auf künftig erworbene Grundstücke samt Zubehör einschließlich neuer Fahrzeuge erstreckt.

b) Höhe der Hypothek (Kapitalbedarf der Reichsbahn).

Die Höhe der Reichsbahnhypothek hätte sich selbstverständlich zunächst nach dem Ausmaß des aufgenommenen Kredites bestimmen müssen, das stets in Wechselwirkung zur Aufnahmefähigkeit des Kapitalmarktes steht.

Der Rückgriff auf den ausländischen Geldmarkt kann bei der Ausrichtung der deutschen Finanz- und Wirtschaftspolitik auf wirtschaftliche Freiheit vom Ausland nicht in Betracht gezogen werden. Andererseits gibt es beim inländischen Kapitalmarkt für die Unterbringung öffentlicher Kreditansprüche eine obere Grenze. Daß die Reichsbahn alljährlich einen entsprechenden Kapitalbedarf für die Erhaltung und Fortentwicklung ihres Verkehrsapparates, d. h. für die notwendige laufende Neubaurechnung hat, ist unbestreitbar. Daß sie ohne Nachteile ihr Kapitalkonto auf Jahre hinaus schließen, auf Kapitalinvestitionen und damit auf Beanspruchung des Kapitalmarktes verzichten könnte, wie ehemals die Eisenbahnsachverständigen des Dawesplanes meinten[12]) und der französische Eisenbahnkommissar später wiederholte, ist eine abwegige Auffassung. Ihre Ansicht war damals zweckbestimmt; sie wollten die Reparationsfähigkeit der Reichsbahn beweisen und aufrechterhalten. Deshalb verneinten sie die Notwendigkeit der Kreditaufnahme.

Die Finanzierung des Anlagezuwachses war bisher für die Deutsche Reichsbahn nie leicht gewesen. Sie hat rund ein Viertel ihres Anlagezuwachses aus eigenen Mitteln finanzieren müssen. Für den Rest wurde auf Anleihen und Arbeitsbeschaffungswechsel zurückgegriffen. Die Reichsbahn hat also seither den Kapitalmarkt nicht in genügendem Umfang in Anspruch nehmen können. Sie war in hohem Maß zur Selbstfinanzierung gezwungen, ein Weg, der bei der Gefährdung der Liquidität der Reichsbahn endet. Zwar scheiden für die Reichsbahn Kapitalinvestitionen in dem Umfang, wie sie vor dem Krieg die Eisenbahnen zur Anlage der Netze und zur Vermehrung des Fahrzeugparkes machen mußten, aus. Andererseits wird die Reichsbahn bei ihrer

12) Vgl. Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigenkomitees vom 9. 4. 1924, Berlin 1924 S. 110.

innigen Verflechtung mit der gesamten deutschen Wirtschaft dauernd zu neuen Anlagen gezwungen. Industrien verlagern sich, neue blühen auf. Der Handel sucht neue Wege. Immer werden der Verkehr und seine Anlagen in Mitleidenschaft gezogen.

Es ist natürlich unmöglich, eine genaue zahlenmäßige Vorstellung von dem alljährlichen Kapitalbedarf der Reichsbahn für all die genannten Zwecke zu gewinnen. Seine Höhe bleibt stets von der technischen Entwicklung und vor allem von dem Ausmaß der Strukturwandlung und Verlagerung der deutschen Industrie abhängig.

Wie dem auch sei, es wäre, falls Sicherung des aufgenommenen Kapitals durch eine Reichsbahnhypothek im Einzelfall in Betracht gekommen wäre, im Verlauf der Jahre jeweils nach vorheriger entsprechender Regelung durch Gesetz oder Rechtsverordnung eine Serie von entsprechenden Hypotheken zu bestellen gewesen, ein Verfahren, das wegen der Regelmäßigkeit und Gleichmäßigkeit seiner Wiederholung eine Vereinfachung und Abkürzung nahegelegt hätte.

So waren die gesetzgeberischen Überlegungen von vornherein in die Richtung der „Höchstbetragshypothek" gelenkt, innerhalb deren Rahmen die deutsche Reichsbahn, allenfalls unter Einräumung verschiedener Rangstellungen, Sicherheit für die ihr zur Verfügung gestellten Kapitalsummen anzubieten in der Lage war. Eine Art Höchstbetragshypothek scheint auch dem Organisations-Unterkomitee für die Anpassung des Reichsbahngesetzes an die Bestimmungen des Youngplanes vorgeschwebt zu haben, als es in seiner Empfehlung, die in gleichem Wortlaut Gesetz geworden ist, anregte, der deutschen Reichsbahngesellschaft die Befugnis zu verleihen, eine einheitliche Hypothek zu bestellen. (Vgl. Berichte der Unterausschüsse des nach Anlage V des Sachverständigenberichtes vom 7. 6. 1929 eingesetzten Organisationskomitees S. 43).

Maßgebend für die Bestimmung der Höhe einer solchen Maximalhypothek konnte der Gesamtbetrag an Anleihen und Krediten sein, den die deutsche Reichsbahngesellschaft voraussichtlich während der Dauer ihres Rechtes zum Betrieb der Reichseisenbahnen hätte aufnehmen können.

Gehen wir von der theoretischen Annahme aus, daß die Reichsbahn zur beschleunigten Anpassung der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge an technische Fortschritte, etwa zur Umstellung des Netzes auf elektrischen Betrieb u. dgl. und zur Schuldentilgung sich 25 Jahre lang jährlich 500 Millionen[13]), also insgesamt rd. 13 Milliarden RM im An-

13) Vgl. Prang: a) „Grundsätzliches zur Finanzlage der Deutschen Reichsbahn" in Reichsbahnbeamtenzeitung Nr. 18 vom 6. 9. 1936, wo der Bedarf für die Kapitalrechnung 1936 mit 500 Mill. RM. angegeben ist. b) „Die Reichsbahn vor neuen Großaufgaben" in „Der Deutsche Volkswirt" Nr. 20 1938 S. 917 ff. c) „Gegenwartsfragen der Finanzpolitik der Deutschen Reichsbahn" in „Die Reichsbahn" Heft 14/1938 S. 348.

leiheweg verschaffen könnte. Eine in dieser Höhe bestellte Hypothek würde sich an und für sich innerhalb der Beleihungsfähigkeit des Teils des Reichseisenbahnvermögens halten, der nach § 8 Abs. 5 RBahn Ges. hypothekarisch belastet werden kann. Der Buchwert dieses Teilvermögens beläuft sich, wenn man unter Zugrundelegung des statistischen Anlagekapitals der Reichseisenbahnen nur den Wert des Grundbesitzes, des Oberbaus, der Bahnhöfe und Haltepunkte nebst Gebäuden, der Werkstattsanlagen nebst Fahrzeugen berücksichtigt, auf annähernd 18 Milliarden RM. Doch der Gedanke, für eine weite Zukunft las Reichseisenbahnvermögen mit einer Hypothek im ungewöhnlichen Ausmaß von 13 Milliarden zu belasten, ist zu utopisch. Im Rahmen der Idee der Höchstbetragshypothek, die im gegebenen Fall wirtschafts- und finanzpolitisch nahelag, hätte deshalb die Maximalsumme wesentlich begrenzt werden müssen. Die Grenze hierfür war unter gebührender Berücksichtigung der Kreditbedürfnisse der Reichsbahn zu finden. Wurde beispielsweise zunächst nur an eine Höchstsumme von 2 Milliarden gedacht, so konnte zugleich das Gesetz hierfür eine Erhöhung der Belastungsfähigkeit des Reichseisenbahnvermögens in vorweg zu bestimmendem Rahmen vorsehen. Es kam dabei ein ähnliches Verfahren in Betracht, wie bei der im Reichsbahngesetz vorgesehenen Erhöhung des Grundkapitals der Reichsbahn durch Ausgabe von Vorzugsaktien Gruppe B (§ 3 Abs. 2 RBahnGes.). Der Reichsregierung wäre demgemäß im Gesetz über die Reichsbahnhypothek vorzubehalten gewesen, die Erhöhung des ursprünglichen Hypothekenhöchstbetrages zu genehmigen. Auf Grund eines zu gegebener Zeit gestellten Antrags der Reichsbahn hätte sie dann nach Prüfung des Sachverhalts die hierfür erforderlichen Maßnahmen in die Wege zu leiten gehabt.

c) Entstehung der Hypothek.

Mit der Bestellung einer Höchstbetragshypothek wäre gleichzeitig die Frage nach der Entstehung der Reichsbahnhypothek gelöst. Sie konnte kraft Gesetzes in gleicher Weise ins Leben gerufen werden, wie seinerzeit die Rentenbankgrundschuld, die Reparationshypothek, die Hypothek zur Sicherung der Industrieobligationen. Andernfalls kam in Betracht, in Anlehnung an das bürgerliche Recht vorzuschreiben, daß zur Entstehung der Reichsbahnhypothek ihre Eintragung erforderlich sei. Eintragungen in die bestehenden Grundbücher schieden aus den bereits mehrmals dargelegten Gründen aus. Man hätte sich demnach unter Umständen entschließen müssen, für die Einschreibung der Reichsbahnhypothek die besondere Anlegung eines Reichsbahnpfandbuches anzuordnen, so wie beispielsweise im schweizerischen Gesetz von 1917 und durch das oben behandelte preußische Gesetz über die Bahneinheit von 1902 zwecks Kenntlichmachung der Unternehmen der

Privateisenbahnen und Kleinbahnen und der auf ihnen lastenden Pfandrechte die Einrichtung von Pfandbüchern bzw. von Bahngrundbüchern verfügt worden ist. Allerdings darf nicht verkannt werden, daß die Bahngrundbücher des preußischen Bahneinheitengesetzes ihre besondere Berechtigung daraus herleiten, daß die vorgeschriebenen Eintragungen sehr umfangreich waren. Neben den vielen Eintragungen, die das Bahnunternehmen betrafen, waren, wie bereits erwähnt, bezüglich der Bahnpfandschulden, wie § 1115 BGB bestimmt, der Gläubiger, der Geldbetrag der Forderung, der Zinssatz und der Geldbetrag der Nebenleistungen einzutragen. Nur die drei letzten kamen für ein etwaiges Reichsbahnpfandbuch in Frage. Es hätte sich also, von der begrenzten Dauer des Betriebsrechtes der Deutschen Reichsbahn ganz abgesehen, um recht spärliche Vermerke in einem solchen Pfandbuch gehandelt. Aus diesem Grunde bestand für seine Einrichtung kaum ein praktisches Bedürfnis. Durch entsprechende Veröffentlichung der wesentlichen mit der Reichsbahnhypothek zusammenhängenden Einzelheiten im Reichsgesetzblatt oder Reichsanzeiger war dem Erfordernis, die jeweils auf dem Reichseisenbahnvermögen lastenden Hypotheken kenntlich zu machen, Genüge geleistet. Einer solchen Veröffentlichung konnte zugleich rechtsgestaltende Wirkung zuerkannt und bestimmt werden, daß mit der Veröffentlichung die Hypothek als bestellt gilt.

d) Hypothekengläubiger.

Bei solchen Veröffentlichungen war die namentliche Bezeichnung der Hypothekengläubiger in der Regel aus folgenden Gründen praktisch undurchführbar. Ein einzelner Gläubiger, der der deutschen Reichsbahn größere Kapitalsummen zu überlassen vermöchte, bleibt nach wie vor eine Ausnahmeerscheinung. Allenfalls schließt sie gelegentlich mit einem Bankenkonsortium oder einer Industriegruppe ein Kreditgeschäft ab. Es handelt sich dabei aber um Sonderfälle, bei denen die Bestellung besonderer Sicherheiten ausscheidet. In der Regel werden die Reichsbahnanleihen durch Ausgabe stark gestückelter Inhaberpapiere verwirklicht. Der Reichsbahn steht infolgedessen stets ein mehr oder weniger ausgedehnter Kreis von Gläubigern gegenüber, dessen Zusammensetzung sich überdies mit Rücksicht auf die Zulassung solcher Schuldverschreibungen zum Börsenhandel ständig verändert. Praktische Schwierigkeiten waren unvermeidbar, wenn jeder einzelne Berechtigte auf eigene Faust seine Rechte hätte geltend machen können und unerträgliche Zustände wären entstanden, wenn die Reichsbahn im Fall des Verzugs im Zinsen- und Tilgungsdienst für die Anleihe oder bei der Pfandreife von den verschiedensten Seiten her Zwangsvollstreckungsmaßnahmen hätte gewärtigen müssen. Aus der Tatsache der Gläubigervielheit und ihres stetigen Wechsels wäre infolgedessen die Notwendigkeit erwachsen, für die Geltendmachung

der gemeinsamen Rechte der Besitzer hypothekarisch gesicherter Teilschuldverschreibungen der Reichsbahn besondere Bestimmungen zu treffen. In sinngemäßer Anwendung des Reichsgesetzes vom 4. 12. 1899 in der Fassung des Gesetzes vom 14. 5. 1914 (RGBl. 1899, S. 691, 1914, S. 121) wären die Hypothekengläubiger zur Bestellung eines Vertreters, eines Treuhänders oder Treuhänderausschusses anzuhalten gewesen, in dessen Hände der Schutz ihrer Interessen zu legen war. Dabei hätte es sich keineswegs um ein ungewöhnliches Verfahren gehandelt. Das Gesetz über die Industriebelastung vom 30. 8. 1924 bestimmt bezüglich der Rechte der Gläubiger ausgegebener Industrieobligationen Ähnliches. Von gleichen Erwägungen offenbar ausgehend, übertrug das Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924 die Wahrung der Rechte und Interessen der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen der Reichsbahn nur zwei einzelnen Organen: dem Treuhänder und dem Eisenbahnkommissar. Das preußische Bahneinheitengesetz überläßt allerdings jedem Teilschuldverschreibungsgläubiger die selbständige Verfolgung seiner Rechte. Für gewisse Fälle erklärt es jedoch im Interesse verständiger Verwirklichung gebotener Maßregeln nach Analogie der Zwangsvergleiche im Konkurs Mehrheitsbeschlüsse der Gläubigerversammlung für wirksam. Auch von der Gesetzgebung in der Schweiz und in Österreich ist die Rechtsstellung der Inhaber von Teilschuldverschreibungen einer eingetragenen Anleihe zueinander in Betracht gezogen worden. Während in der Schweiz Organ der Ausübung der gemeinsamen Rechte eine vom Bundesgericht berufene Gläubigerversammlung ist, schreibt das österreichische Gesetz in allen Bedürfnisfällen, insbesondere im Fall des Konkurses über das Vermögen des Schuldners, die richterliche Bestellung eines gemeinsamen Kurators vor, dessen Erklärungen einen abweichenden selbständigen Standpunkt der einzelnen Gläubiger der Teilschuldverschreibungen nicht zulassen.

e) Inhalt und Verwirklichung der Hypothek.

Der Inhalt der Reichsbahnhypothek wäre dahin zu kennzeichnen gewesen, daß an diejenigen, zu deren Gunsten die Hypothek bestellt ist, eine bestimmte Geldsumme (Kapital, Zinsen, Nebenleistungen) zur Befriedigung wegen der ihnen zustehenden Forderung aus dem in § 8 Abs. 5 RBahnGes. näher bezeichneten Reichseisenbahnvermögen zu zahlen ist. Bei normalem Verlauf der Dinge war den Ansprüchen der Anleihegläubiger nach Maßgabe des § 19 der Gesellschaftssatzung Genüge zu leisten. Darnach waren an sie aus dem jährlichen Betriebsüberschuß der Reichsbahn die ihnen zustehenden Zinsen zu vergüten mit Vorrang vor den Vorzugsaktionären, an die erst nach ihrer Befriedigung die entsprechende Dividende ausgeschüttet werden durfte. Dagegen versagte die Vorrechtsstellung der Schuldverschreibungsgläubiger gegenüber den Reparationssteuerberechtigten. Die Reparations-

steuer —, die die Interessen der Reparationsgläubiger verkörperte, nahm nach den Bestimmungen des neuen Reichsbahngesetzes eine bevorzugte Stellung ein. Sie hatte den Vorrang vor jeder anderen der Gesellschaft auferlegten Steuer und vor jeder sonstigen Belastung der Gesellschaft ohne Unterschied, ob die Belastung hypothekarisch gesichert war oder nicht. Durch die damit aufgestellte Rangordnung wären die Reichsbahnhypothekengläubiger auch für den Fall der Pfandreife erst dann zum Zuge gekommen, wenn die rückständigen und fälligen Reparationssteuerbeträge entrichtet worden waren.

Während auf diese Weise schon gesetzlich die Interessen der Reparationssteuerberechtigten und der Reichsbahnhypothekengläubiger klar abgegrenzt waren, würde das Gesetz über die Reichsbahnhypothek bei den Vorschriften über deren Realisierung die Belange der letzteren Gläubiger und die öffentlichen Interessen aufeinander abzustimmen gehabt haben. „Es ist aber ein noch völlig ungelöstes Problem, wie man die hypothekarische Sicherheit für den Fall der Nichtzahlung schaffen könnte; denn die gewöhnlichen Formen der Pfandverwertung kommen natürlich nicht in Betracht, da unmöglich die Reichsbahn ganz oder teilweise veräußert oder auch nur vorübergehend ihr Betrieb in fremde Hände gegeben werden kann“[14]).

Es würde auch praktisch zu keinen Zeiten für die Gläubiger der Reichsbahn einen Gewinn bedeuten, wenn durch Zwangsvollstreckungsmaßnahmen der Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt würde. Ihr hauptsächliches Interesse ist und bleibt darauf gerichtet, daß die Reichsbahn möglichst hohen Nutzen abwirft. „Die Pfandgläubiger dürfen den Betrieb des Unternehmens nicht hemmen“ bestimmt Art. 11 des Schweizerischen Eisenbahnverpfändungsgesetzes von 1917. Das hätte auch der Leitgedanke für eine reichsrechtliche Substanziierung der Rechte der Reichsbahnhypothekengläubiger sein müssen. Es hätte demgemäß die Verwirklichung der Reichsbahnhypothek niemals in der Zwangsveräußerung des von ihr belasteten Reichseisenbahnvermögens bestehen können. Durch das Gesetz betr. das Verbot der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln der Eisenbahnen vom 3. 5. 1886 (RGBl. S. 131) und durch internationale Regelungen über den Pfändungsschutz des rollenden Materials[15]) wurden die Zwangsvollstreckungsmöglichkeiten gegen Eisenbahnen eingeengt. Der gleiche gesetzgeberische Grundgedanke, nämlich Beschränkung der Zwangsvollstreckungsmöglich-

---

14) Vgl. Kittel: „Einige Rechtsfragen der Deutschen Reichsbahn“ in „Die Reichsbahn im öffentlichen Recht“, S. 47.

15) 1. Gesetz, betr. das Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen vom 31. 10. 1927 (RGBl. II S. 909), Art. 12 des Statutes.

2. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr. Bekanntmachung vom 28. 8. 1935 (RGBl. II S. 523 ff.).

keiten, um die Einheit und Betriebsfähigkeit der Eisenbahnunternehmungen zum Schutze der Öffentlichkeit aufrecht zu erhalten, kommt in dem Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. 3. 1934 (RGBl. II S. 91) und in dem Gesetz über Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 22. 6. 1936 (RGBl. II S. 215) zum Ausdruck. Die Ausgestaltung der Reichsbahnhypothek hätte nicht entgegen diesen in den eben erwähnten Gesetzen und internationalen Übereinkommen verankerten Grundgedanken vorgenommen werden können. Die Zwangsveräußerung hätte also niemals die letzte Auswirkung der Reichsbahnhypothek sein können. Die Regelung wäre damit freilich vom Prinzip der bürgerlich-rechtlichen Hypothek abgewichen. Indessen mit Recht. Man könnte allerdings auch erwähnen, daß beispielsweise die Ansprüche aus der öffentlich-rechtlichen Hypothek, die den von der Industriebelastung betroffenen Unternehmungen auferlegt war, nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung geltend gemacht werden konnten. Auch das preußische Bahneinheitengesetz, das schweizerische und österreichische Gesetz über Bahnpfandrechte lassen nach Maßgabe eines sorgfältig ausgeklügelten Systems von Vorschriften die Zwangsvollstreckung und Zwangsliquidation gegenüber den verpfändeten Eisenbahnen zu. Demgegenüber steht die Tatsache, daß die Realisierung der früheren Reparationshypothek auf Grund von Sondervorschriften zwar durch Eingriffe des Eisenbahnkommissars in die Verwaltung der Reichsbahn, durch Übernahme dieser Verwaltung in eigene Hand, äußerstenfalls durch Verpachtung des Betriebsrechtes erfolgen konnte. Obschon die Verfolgung einer politischen Forderung in Frage stand, war doch eine Veräußerung des Reichsbahnunternehmens nicht gestattet, lediglich die für die Betriebsführung entbehrlichen Gegenstände durften verkauft werden. Trotzdem hätte man einwenden können: Falls die Bestellung einer Reichsbahnhypothek überhaupt einen wirtschaftlichen Sinn hätte haben und Kapitalisten zur Hergabe von Geldmitteln hätte anreizen sollen, hätte sie nicht ein formales Gebilde bleiben können. Sie hätte den Gläubigern in irgend einer Form Rechte einräumen müssen, die denen aus einer Hypothek gewöhnlich entspringenden einigermaßen gleichen. In diesem Zusammenhang taucht der Gedanke an die landesrechtlichen Revenuenhypotheken (Art. 192 EG z. BGB) auf. Bei diesen Hypotheken ist bekanntermaßen das Grundstückspfandrecht dahin beschränkt, daß der Gläubiger Befriedigung aus dem Grundstück nur im Wege der Zwangsverwaltung, nicht auch der Zwangsversteigerung, mithin nur aus den Einkünften des Grundstücks suchen kann. Das Bürgerliche Gesetzbuch läßt die Bestellung von Revenuenhypotheken im Hinblick auf § 1147 nicht mehr zu. Das hätte natürlich nicht ausgeschlossen, daß durch den Gesetzgeber der Reichsbahnhypothek der besondere Charakter einer

Revenuenhypothek beigelegt worden wäre. In diesem Falle wären die Reichsbahnhypothekengläubiger wegen ihrer Ansprüche aus der Hypothek ausschließlich auf die Betriebsüberschüsse zu verweisen gewesen, also auf die Geldbeträge, die nach Deckung der Betriebsausgaben aus den Betriebseinnahmen verbleiben. Das maßgebende Verfahren für den Zugriff auf diese Überschüsse wäre im einzelnen zu regeln gewesen[16]). Man findet im preußischen Bahneinheitengesetz von 1902 sowie im schweizerischen Eisenbahnverpfändungsgesetz von 1917, daß der Bahnaufsichtsbehörde bzw. dem Bundesrat und dem Vollstreckungsgericht bzw. Bundesgericht bei Durchführung der Zwangsvollstreckung und Zwangsliquidation gegenüber Eisenbahnen Entscheidungen von Bedeutung vorbehalten sind. Nach Fortfall des ausländischen Einflusses in der Organisation der Reichsbahn hätte niemals über den Weg der Reichsbahnhypothek ein neuer Fremdkörper in Gestalt eines Zwangsverwalters in die Verwaltung der Reichsbahn eingefügt werden dürfen. Es wäre indessen in Betracht gekommen, dem Vertreter der Hypothekengläubiger in ähnlicher Weise Einfluß auf die Geschäftsabwicklung der Reichsbahn einzuräumen, wie es durch § 9 der Gesellschaftssatzung für die Vertreter der Vorzugsaktionäre geregelt ist. Sie sollen dem Verwaltungsrat der Reichsbahn angehören. Das neue Gesetz vom 12. 2. 1937, das den Verwaltungsrat der Reichsbahn beseitigt, sieht ebenfalls vor, daß die Vertreter der Vorzugsaktionäre dem neuerrichteten Beirat der Reichsbahn angehören. Auf solche Weise konnte auch durch einen Vertreter der Hypothekengläubiger deren Interessenvertretung gewährleistet werden. Letzten Endes hätte die unmittelbare Interessenvertretung der Hypothekengläubiger in weitgehendstem Maße etwa einem besonderen Gericht anvertraut werden können. In Fühlung mit dem für die Aufsicht über die Reichsbahn zuständigen und verantwortlichen Reichsminister, mit der Reichsbahn selbst und mit berufenen Vertretern der Hypothekengläubiger hätte es dann seine Aufgabe sein müssen, im Fall der Pfandbriefe die Maßnahmen zu veranlassen, die nach Lage der Verhältnisse die Erzielung genügender, die Ansprüche der Hypothekengläubiger abgeltender Betriebsüberschüsse gewährleisten würden.

Der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes vom 1. 3. 1874 hatte bereits für die Schlichtung vermögensrechtlicher Streitigkeiten zwischen Eisenbahnen und Publikum die Einrichtung eines „Reichs-Eisenbahn-Hofes" vorgesehen (§ 76 ff), der aus dem durch richterliche Beamte verstärkten Reichs-Eisenbahnamt, der als eigentliche Aufsichtsbehörde

16) Die Verpfändung der Eisenbahnüberschüsse und Einkünfte als Sicherheit für Kredite ist in China Gepflogenheit. Vgl. Rademachen: „Die Eisenbahnen im fremden Osten" in „Verkehrstechnische Woche 1935" Heft 28 S. 373 ff. und v. Renesse: „Die Mandschurei. Zur jüngsten Entwicklung ihrer Wirtschaft, ihrer Verkehrswege und Verkehrsmittel" in Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1936 Nr. 50 S. 995.

über Privat- und Staatsbahnen gedachten Behörde, bestehen sollte. Der „Reichs-Eisenbahn-Hof" hätte gegebenenfalls als förmlicher Gerichtshof fungieren sollen mit der gesetzgeberischen Absicht, auf diese Weise die genannten Streitigkeiten rasch und mit sachverständiger Hilfe zu entscheiden. Er hätte also recht gut als Vorbild für jenes Organ dienen können, das für den Ausgleich der Ansprüche der Reichsbahnhypothekengläubiger gegenüber der Reichsbahn allenfalls hätte berufen werden müssen.

B. Schlußwort.

Zweck des vorhergehenden Abschnittes der Abhandlung war, den Rechtsbegriff „Reichsbahnhypothek", die bisher von Gesetzgebung und Rechtswissenschaft als noli me tangere, als heikle Frage, betrachtet worden ist, bis in seine letzten Rechtsauswirkungen zu durchleuchten. Die Hypothek des bürgerlichen Rechts ist eine verständliche, volksnahe Rechtseinrichtung. Die Reichsbahnhypothek des seinerzeit international geschaffenen Reichsbahngesetzes ist ein rechtspolitisches Monstrum, das in der Zeit deutscher Schwäche, reparationspolitischer Knebelung, mangelnden Vertrauens und Kredites der Staatsgewalt im In- und Ausland als ultimum refugium bestimmt war.

In dem Zeiatlter deutscher, völkischer Erneuerung und innen- und außenpolitischer Stärke selbstbewußter Regierungsgewalt hat die Reichsbahnhypothek ihre Daseinsberechtigung verloren. Die Reichsbahn nimmt als Regierungsunternehmen an der gleichen Kreditwürdigkeit teil, die das Reich selbst innen- und außenpolitisch genießt. Die Reichsbahn ist im Rahmen ihrer finanziellen Selbständigkeit wirtschaftlich gefestigt und wird es bleiben. An der Sicherheit ihrer Kredite kann nicht gezweifelt werden. So wird sie sich des Lobes, das ihr der Führer an ihrem 100. Jubiläum zollte, in alle Zukunft würdig erweisen:

„Sie wird bleiben ein Gemeinschaftsunternehmen ohne privatkapitalistische Tendenz und ohne privatkapitalistische Führung"[17]).

17) „Die Jahrhundertfeier der Deutschen Reichsbahn" in „Die Reichsbahn" Heft 50/51 von 1935 S. 1263 ff.

Literatur.

1) Archiv für Eisenbahnwesen.
Bd. *1915*. 233, 722.. *1916*. 611.. *1918*. 351, 524, 696.. *1927*. 1259.. *1930*. 1106.. *1938*. 197..
2) Badisches Landesprivatrecht (Dorner, Seng) Halle 1906.
3) Crome: System des bürgerlichen Rechts Bd. 3. Tübingen 1905.
4) Dorpmüller: Die nichtreichseigenen Schienenbahnen Deutschlands und die Reichsbahn in: „Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht" Heft 19/20 Jhrgg. 1936 S. 892 ff.
5) Eger: Gesetz über die Bahneinheiten 1905. Berlin 2. Aufl.
6) Eger: Eisenbahnrecht. Leipzig 1910.
7) Eger: Gesetz über Kleinbahnen von 1892. Berlin 1894 2. Aufl.
8) Eger: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Bd. 50 H. 1 S. 3 ff. Bd. 51 H. 4 S. 297 ff.
9) Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes (aufgestellt im Reichseisenbahnamt 1874).
10) Fleischmann: Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts 1. Bd. 2. Aufl. 1911 Tübingen.
11) Fritsch: Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl. Berlin 1930.
12) Fritsch: Das deutsche Eisenbahnrecht, 2. Aufl. Berlin 1928.
13) v. Gierke, Otto: Deutsches Privatrecht. Sachenrecht, 1915. Leipzig
14) Gleim: Gesetz über Kleinbahnen, 4. Aufl. Berlin 1907.
15) Gleim: Gesetz betr. Pfandrecht an Eisenbahnen und Kleinbahnen, Berlin 1896.
16) Frank: Nationalsozialistisches Handbuch für Recht und Gesetzgebung.
17) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl. 1926, Jena 3. und 5. Band.
18) Haustein: „Moderne Probleme des Eisenbahn-Verwaltungswesens im Lichte der Vergangenheit" in „Verkehrstechnische Woche" Heft 7. 1936 S. 76 ff.
19) „Hundert Jahre Eisenbahnfinanzwesen" aus „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen" (Jubiläumsschrift zum 100-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen).
20) Kittel: „Der Schlußstein zur Verreichlichung der Deutschen Reichsbahn" in „Deutsche Verwaltung" Heft 4 von 1934 S. 86.
21) Meili: Pfand- und Konkursrecht der Eisenbahnen, 1879 Leipzig.
22) Motive zum Entwurf des BGB. Bd. III S. 597.
23) Pischel: „Die Reichsbahn — ein deutsches Unternehmen" in „Deutsche Verwaltung", Heft 1/2 1934.
24) Planck: Bürgerliches Gesetzbuch, 1. Aufl. Bd. III S. 439.
25) Regelsberger: Das bayerische Hypothekenrecht, 3. Aufl. 1896 Leipzig. S. 195.
26) Reichsbahn-(Zeitschrift) 1930. Finanzen und Wirtschaftsführung S. 312. 1930. Die Mobilisierungsanleihe, S. 895 ff.
27) Remy: „Das Geschichtsbild der Deutschen Reichsbahn an der Pforte des dritten Reiches" in „Verkehrstechnische Woche" Heft 26, 1935 S. 349 ff.
28) Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Aufl. 2. u. 4. Bd. 1915.
29) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft. 2.Aufl. Berlin 1927 und 3. Aufl. Berlin 1931.
30) Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 3. Band. Die Eisenbahnen. Berlin 1922.

31) Staudinger: Kommentar zum BGB. 10. Aufl. III. Band.
32) Stier-Somlo: Handwörterbuch der Rechtswissenschaft 1927. 2. Band.
33) Triebel: Grundbuchordnung, 5. Aufl. 1929 Berlin, 2. Bd.
34) Volmar: Die Revisionsbedürftigkeit des schweizerischen Eisenbahnrechts in „Festgabe der jur. Fakultät der Univ. Bern zum schweizerischen Juristentag 1935", Bern 1935 S. 497 ff.
35) Wanner: „Der vom Bundesrat am 24. November 1936 verabschiedete Entwurf eines neuen schweizerischen Staatsgrundgesetzes" in Ztg. des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen Nr. 53/1936 S. 1049 f
36) „Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn" herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1934.
37) Jur. Wochenschrift, *1924.* S. 1485 ff. *1925.* S. 846, 1264.

Drucksachen des Reichstages:
1877: Nr. 183.
1879: Nr. 33, 80, 130.
1880: Nr. 33, 142.
1920—1924: 2. Wahlperiode Bd. 383. Anl. zu den stenogr. Berichten Nr. 452 S. 18.
1930: Drucksache Wahlperiode 1928 Nr. 1622.
Stenogr. Berichte des Reichstages:
1876: S. 1000.
1880: S. 272 ff.
1930: S. 3901 bis 4024; S. 4153 bis 4298; S. 4396.
Drucksachen des Preußischen Herrenhauses:
1895: Nr. 24.
Stenogr. Berichte des Preußischen Herrenhauses:
1895: S. 29, 177, 330.